

Beskrivning av Finlands bannät 2015



Beskrivning av Finlands bannät 2015

Trafikverkets infrastrukturinformation 4/2013

Trafikverket
Helsingfors 2013

Omslagsbild: Simo Toikkanen

Webpublikation pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-8276

ISSN 1798-8284

ISBN 978-952-255-384-3

Trafikverket

PB 33

FI-00521 Helsingfors, Finland

Tel. +358 (0)29 534 3000

Förord

Trafikverket publicerar i enlighet med järnvägslagen en beskrivning av bannätet (=nätbeskrivning) för tidtabellsperioden 2015, vilken är den tolfte beskrivningen av bannätet i Finland. I nätbeskrivningen redogörs för förutsättningarna för tillträde till bannätet, statens bannät, förfarandet vid tilldelningen av bankapacitet, tjänsterna som tillhandahålls järnvägsföretag och grunderna för fastställandet av banavgiften. Nätbeskrivningen publiceras för varje enskild tidtabellsperiod och är avsedd för dem som ansöker om bankapacitet. Den här nätbeskrivningen gäller för tidtabellsperioden 14.12.2014–12.12.2015.

Till grund för nätbeskrivningen 2015 ligger föregående nätbeskrivning som har utvecklats utgående från användarnas kommentarer samt nätbeskrivningar av andra europeiska bannätsförvaltare.

Beskrivningen av bannätet följer en gemensam europeisk innehållsstruktur. Nätbeskrivningen består av följande kapitel:

1. Allmänt
2. Förutsättningarna för tillträde till bannätet
3. Bannätet
4. Tilldelningen av bankapacitet
5. Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag
6. Banavgiften

Den här nätbeskrivningen är den första i vilken den tekniska beskrivningen *Rataverkon kuvaus* också ingår. På så sätt vill man underlätta användbarheten, då man inte längre behöver söka uppgifter i två olika publikationer. I och med denna förnyelse uppdateras nätbeskrivningen två gånger per år, i juni och i december när tidtabellsperioden börjar. Däremellan görs nödvändiga uppdateringar.

Man håller på att ändra författningarna för järnvägsbranschen och dessa torde träda i kraft under tidtabellsperioden 2015. Ändringar i fråga om författningarna förs in i nätbeskrivningen genast då de har trätt i kraft.

Vid Trafikverket är det avdelningen Trafiktjänster inom verksamhetsområdet Trafik och Information som ansvarar för att nätbeskrivningen utförs. Samtliga experter vid Trafikverket, och flera experter utanför organisationen, har deltagit i arbetet.

Helsingfors den 13 december 2013

Trafikverket
Verksamhetsområdet Trafik och information, Trafiktjänster

Innehållsförteckning

1	ALLMÄNT	7
1.1	Introduktion.....	7
1.2	Syfte	7
1.3	Rättslig grund.....	7
1.4	Juridisk status	8
1.4.1	Allmänt.....	8
1.4.2	Giltighet.....	8
1.4.3	Förfarande vid ändringssökande	8
1.5	Nätbeskrivningens struktur	8
1.6	Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering	9
1.6.1	Giltighetstid	9
1.6.2	Uppdatering	9
1.7	Publicering.....	9
1.8	Kontaktuppgifter	10
1.9	Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna	12
1.10	Definitioner, märkningar och förkortningar	12
2	FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR TILLTRÄDE TILL BANNÄTET.....	14
2.1	Introduktion.....	14
2.2	Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet	14
2.2.1	Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik	14
2.2.2	Allmänna förutsättningar för utnyttjande av bannätet.....	16
2.2.3	Koncession för järnvägsföretag	16
2.2.4	Säkerhetsintyg	17
2.2.5	Försäkringar.....	18
2.3	Övriga villkor för tillträde till bannätet.....	18
2.3.1	Ramavtal.....	18
2.3.2	Avtal om utnyttjande av bannätet.....	18
2.3.3	Övriga avtal som gäller användning av bannätet	19
2.4	Föreskrifterna och anvisningarna om trafikering	20
2.5	Specialtransporter.....	20
2.6	Transport av farliga ämnen.....	20
2.7	Godkännande av rullande järnvägsmateriel.....	20
2.8	Behörigheten hos personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.....	22
3	BANNÄTET.....	24
3.1	Introduktion.....	24
3.2	Bannätets omfattning.....	24
3.2.1	Flerspåriga banavsnitt	24
3.2.2	Det befintliga bannätet.....	24
3.2.3	Anslutande bannät.....	25
3.3	Beskrivning av bannätet.....	25
3.3.1	Geografisk beskrivning	25
3.3.2	Bannätets egenskaper.....	29
3.3.3	Systemen för trafikledning och kommunikation.....	31
3.4	Trafikrestriktioner	34
3.4.1	Särskild bankapacitet	34
3.4.2	Begränsningar som beror på miljöskydd.....	34
3.4.3	Farliga ämnen.....	34

3.4.4	Begränsningar som beror på tunnlar	36
3.4.5	Begränsningar som beror på broar.....	36
3.4.6	Övertunga transporter	36
3.5	Bannätets användbarhet.....	36
3.6	Stationerna för passagerartrafik	36
3.7	Godstrafikterminalerna.....	36
3.8	Tjänster som stöder järnvägstrafiken.....	37
3.8.1	Rangerbangårdar	37
3.8.2	Uppställningsspår	37
3.8.3	Service- och underhållstjänster	37
3.8.4	Bränsletankningsplatser	37
3.8.5	Tekniska anordningar	37
3.9	Utvecklingsplanerna för bannätet.....	38
4	TILLDELNING AV BANKAPACITET	39
4.1	Introduktion	39
4.2	Processbeskrivning	39
4.3	Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet	40
4.3.1	Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod	40
4.3.2	Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik.....	41
4.4	Tilldelning av bankapacitet.....	42
4.4.1	Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet	42
4.4.2	Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet.....	44
4.4.3	Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning.....	44
4.4.4	Ramavtalens inverkan	45
4.5	Bankapacitet vid underhåll och banarbeten	45
4.6	Outnyttjad bankapacitet.....	46
4.7	Specialtransporter och farliga ämnen.....	47
4.8	Åtgärder i händelse av störningar.....	47
4.8.1	Principer	47
4.8.2	Instruktioner	47
4.8.3	Sannolika situationer.....	47
4.8.4	Osannolika situationer	48
5	TJÄNSTER SOM TILLHANDAHÅLLS JÄRNVÄGSFÖRETAG.....	49
5.1	Introduktion	49
5.2	Tjänster som Trafikverket erbjuder.....	49
5.3	Tjänster som erbjuds av andra	49
6	BANAVGIFTEN	51
6.1	Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar.....	51
6.2	Banavgiftssystemet	51
6.3	Banavgiftens storlek.....	52
6.4	Incitamentssystem för bästa möjliga utförande	52
6.5	Ändringar av banavgiften	52
6.6	Debitering av banavgiften	52

BILAGOR

Bilaga 1	Basuppgifter om banavsnitten
Bilaga 2	Järnvägens trafikplatser
Bilaga 3	Trafikeringsföreskrifter för banavsnittet Torneå-Haparanda
Bilaga 4	Lastprofil
Bilaga 5	Normalsektionen för fria rummet
Bilaga 6	Banornas överbyggnadsklasser, ur överbyggnadsklasserna härledda EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck
Bilaga 7	Elektrifiering
Bilaga 8	Säkerhetssystemen
Bilaga 9	Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer
Bilaga 10	Hastighetsbegränsningar som beror på banans skick
Bilaga 11	Maximal hastighet i tunnlar
Bilaga 12	Restriktioner till följd av broar
Bilaga 13	Banarbeten som påverkar trafiken 2015
Bilaga 14	Passagerarinformation på trafikplatserna på statens bannät
Bilaga 15	GSMR nätet (RAILI)
Bilaga 16	Den rullande materielens hastighet i bannätet
Bilaga 17	Övervakning av rullande materiel

1 Allmänt

1.1 Introduktion

Beskrivningen av bannätet (nedan även nätbeskrivning) publiceras i enlighet med järnvägslagen (304/2011)¹ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU² om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Denna nätbeskrivning för tidtabellsperioden 2015 är den tolfte nätbeskrivningen som publicerats i Finland.

1.2 Syfte

I nätbeskrivningen beskrivs förutsättningarna för tillgång till statens bannät, tilldelningen av infrastrukturkapacitet, vilka tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretagen samt på vilka grunder banavgiften bestäms. I nätbeskrivningen beskrivs detaljerat de allmänna bestämmelserna, tidsfristerna, tillvägagångssätten och grunderna för avgiftssystemen och beviljandet av bankapacitet.

Järnvägsföretagen kan ansöka om bankapacitet för inrikes godstrafik samt för internationell trafik som bedrivs inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. VR Group kan bedriva inrikes persontrafik med ensamrätt på de banavsnitt i det finländska bannätet som avses i avtalet om ensamrätt mellan kommunikationsministeriet och VR Group Ab. På sådana banavsnitt som inte omfattas av avtalet kan vilket som helst annat järnvägsföretag börja bedriva persontrafik. VR Group kan med ensamrätt bedriva förbindelsetrafik på järnväg till och från Ryssland i Finlands bannät ända tills det förnyade avtalet om förbindelsetrafik mellan Finland och Ryssland träder i kraft.

1.3 Rättslig grund

Nuvarande lagstiftning

Trafikverket publicerar i enlighet med järnvägslagen uppgifter om bestämmelser som utfärdats i järnvägslagen, i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet och i lagen om banskatter samt uppgifter om bestämmelser och föreskrifter i lagar i anslutning till dessa även som uppgifter om övriga bestämmelser som berör:

1. rätten till tillgång till bannätet
2. grunderna för bestämmandet av banavgifter
3. ansökan om bankapacitet och tidsfrister i anslutning därtill
4. kraven på och godkännande av rullande järnvägsmateriel
5. övriga faktorer som ansluter sig till bedrivande av järnvägstrafik samt förutsättningarna för inledande av järnvägstrafik.

Trafikverket publicerar i nätbeskrivningen uppgifter om bannätets kvalitet och omfattning för varje tidtabellsperiod. Dessa uppgifter ingår i kapitel 3 i denna bannätsbeskrivning. I nätbeskrivningen offentliggörs även Trafikverkets föreskrifter om:

¹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%C3%A4rnv%C3%A4gslag>

² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:SV:PDF>

1. särskild bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 3.4.1),
2. prioritetsarrangemang som skall tillämpas på överbelastad bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 4.4.3)
3. tröskelkvoterna för minimianvändning av bankapacitet på respektive järnvägslinjer i enlighet med järnvägslagen (punkt 4.6).

1.4 Juridisk status

1.4.1 Allmänt

Nätbeskrivningen är inte en föreskrift som Trafikverket utfärdat, utan ett dokument som innehåller information.

1.4.2 Giltighet

De uppgifter som publiceras i nätbeskrivningen påverkar inte de föreskrifter som Trafikverket eller Trafiksäkerhetsverket utfärdat. De uppgifter som gäller tredje part i nätbeskrivningen kan också ändras under tidtabellsperioden.

1.4.3 Förfarande vid ändringssökande

Enligt järnvägslagen är det möjligt att söka rättelse i Trafikverkets beslut hos regleringsorganet, som i Finland är Trafiksäkerhetsverket. Ändring i regleringsorganets beslut får sökas om beslutet gäller:

1. prioritetsordningen i enskilda fall vid tilldelning av bankapacitet
2. debitering av banavgiften
3. tilldelning av bankapacitet
4. beviljande av brådskande bankapacitet
5. beviljande av bevis om överensstämmelse eller granskningsbevis för det anmälda organet
6. avtal om utnyttjandet av bannätet.

Rättelseyrkandet skall tillställas Trafiksäkerhetsverket inom 30 dagar efter att sökanden fått del av beslutet. Regleringsorganet skall avgöra en rättelsebegäran inom två månader efter att sökanden har tillställt regleringsorganet alla behövliga uppgifter. När ett krav om rättelse gäller enskilda prioritetsordningar, tilldelning av bankapacitet och brådskande bankapacitet skall ett beslut dock ges inom tio dagar efter att alla behövliga uppgifter tillställts.

1.5 Nätbeskrivningens struktur

Beskrivningen av bannätet är upplagd enligt de europeiska infrastrukturförvaltarnas organisations RailNetEuropes gemensamma struktur för bannätsbeskrivningar.

Nätbeskrivningen består av fem kapitel utöver detta. I det andra kapitlet behandlas förutsättningarna för tillträde till bannätet, i det tredje kapitlet bannätets egenskaper, i det fjärde kapitlet aspekter i samband med tilldelningen av bankapacitet, i det femte kapitlet tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag och i det sjätte kapitlet banavgif-

ten och grunderna för bestämningen av den. I nätbeskrivningens bilagor ges en närmare beskrivning av bannätets egenskaper och trafikeringen.

1.6 Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering

1.6.1 Giltighetstid

En nätbeskrivning gäller för en tidtabellsperiod i sänder och den publiceras fyra månader före tidsfristen för inlämningen av ansökningarna om bankapacitet går ut, dvs. 12 månader innan övergången till ny tidtabellsperiod. Denna beskrivning av bannätet är avsedd för tidtabellsperioden 2015, dvs. tidtabellsperioden 14.12.2014–12.12.2015. Nätbeskrivningen för tidtabellsperioden 2016 publiceras senast den 12.12.2014.

1.6.2 Uppdatering

Om uppgifterna i nätbeskrivningens kapitel 1.3 ändras, publicerar Trafikverket de nya uppgifterna på sina webbsidor <http://www.trafikverket.fi>³.

I nätbeskrivningens bilaga 13 presenteras en uppskattning över de banarbeten som utförs under tidtabellsperioden 2015 och som eventuellt påverkar trafiken. Arbetsprogrammet, avpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga banarbetena ändras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Trafikverket publicerar en förteckning över banarbetena och uppdaterar den på sina webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁴.

Det kan förekomma ändringar i texten och i bilagorna till nätbeskrivningen efter att den har publicerats. Uppdateringarna görs i publikationen Beskrivning av Finlands bannät (pdf) på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁵.

1.7 Publicering

Bannätsbeskrivningen publiceras på tre språk: finska, svenska och engelska. Om språkversionerna avviker från varandra, gäller den finskspråkiga versionen. Alla språkversioner av publikationen Beskrivning av Finlands bannät finns i pdf-format på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁶.

De långsiktigare utvecklingsplanerna för bannätet för åren 2014–2017 framgår av [Trafikverkets ekonomi- och verksamhetsplan](#)⁷. Statistikuppgifter för bannätet och järnvägstrafiken finns i [Finlands järnvägsstatistik](#)⁸ som Trafikverket publicerar varje år.

³ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat

⁴ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/liikennesuunnittelu/ratatyot

⁵ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat

⁶ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat

⁷ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/tapamme_toimia/sunnittelu_seuranta

⁸ <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/tilastot/rautatietilastot>

1.8 Kontaktuppgifter

Trafikverket

Trafikverket är ett ämbetsverk som lyder under kommunikationsministeriet och som ansvarar för att upprätthålla och utveckla statens bannät, bevilja bankapacitet, leda samt styra trafiken. Trafikverket ansvarar också för underhållet av landsvägarna samt för att utveckla och trygga verksamhetsförutsättningarna för handelssjöfarten och annan sjötrafik.

Trafikverkets organisation

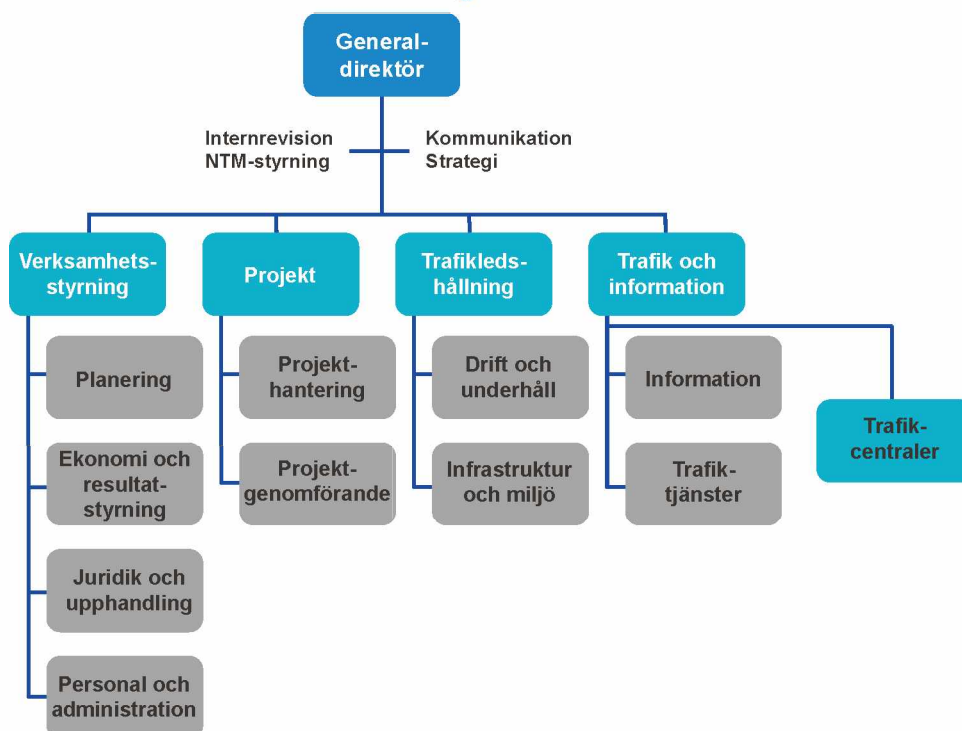


Bild 1. Schema över Trafikverkets organisation.

PB 33 (Besöksadress: Semaforbron 12 A)
FI-00521 HELSINGFORS
FINLAND
E-post: kirjaamo(at)trafikverket.fi
Internet: <http://www.trafikverket.fi>⁹

I frågor som gäller marknadsintroduktion och järnvägstrafik kan man ta kontakt per e-post på adressen: oss(at)liikennevirasto.fi.

Mer kontakt information på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>¹⁰.

⁹ <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/>

¹⁰ <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/trafikverket/kontaktuppgifter>

Kommunikationsministeriet

Kommunikationsministeriet svarar för två stora sektorer: trafikpolitik och kommunikationspolitik.

Till ministeriets ansvarsområde hör transportsystem, transportnät, gods- och persontrafik, trafiksäkerhet och klimat- och miljöfrågor inom trafikområdet. Ministeriet svarar också för kommunikationsnät, dataskydd och informationssäkerhet, politik som gäller informationssamhället samt massmedier och postverksamhet.

PB 31 (Besöksadress: Södra Esplanaden 16-18)
FI-00023 STATSRÅDET
FINLAND
E-post: kirjaamo(at)lvm.fi
Internet: <http://www.kommunikationsministeriet.fi>¹¹

Trafiksäkerhetsverket

Trafiksäkerhetsverket är ett ämbetsverk på centralnivå inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde som svarar för reglerings- och övervakningsuppgifter inom trafiksystemet, främjar trafiksäkerheten och en hållbar utveckling i trafiksystemet samt producerar myndighetstjänster inom trafiken.

PB 320 (Besöksadress: Gumtäktvägen 9)
FI-00101 HELSINGFORS
FINLAND
E-post: kirjaamo(at)trafi.fi
Internet: <http://www.trafi.fi>¹²

Konkurrens- och konsumentverket

Konkurrens- och konsumentverket lyder under arbets- och näringsministeriet. Dess verksamhetsidé är att trygga en sund och fungerande ekonomisk konkurrens samt att öka den ekonomiska effektiviteten genom att främja konkurrensen och undanröja hinder för den.

PB 332 (Besöksadress: Långbrokajen 3 A)
FI-00531 HELSINGFORS
FINLAND
E-post: kirjaamo(at)kilpailuvirasto.fi
Internet: <http://www.kkv.fi>¹³

¹¹ <http://www.lvm.fi/web/sv/framsida>

¹² <http://www.trafi.fi/sv/>

¹³ <http://www.kilpailuvirasto.fi/cgi-bin/svenska.cgi?luku=konkurrensverket&sivu=konkurrensverket>

1.9 Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna

RailNetEurope (RNE)¹⁴ är en icke-vinstbringande förening för europeiska infrastrukturförvaltare och tilldelare av bankapacitet, vars syfte är att främja internationell trafik i den europeiska järnvägsinfrastrukturen.

RNE har etablerat en OSS kontaktpunkt i varje medlemsland. Varje kund erbjuds de internationella järnvägstjänster som den behöver vid den OSS-kontaktpunkt som kunden själv önskar. Allt från de inledande frågorna om tillgången på järnvägskapacitet till ansökningar om internationella tåglägen och efterhandsutvärderingen av tågets gång – bland andra dessa ärenden i fråga om hela den internationella tågresan behandlas med tanke på kundernas bekvämlighet vid en kontaktpunkt.

En lista på OSS-kontaktpersoner finns på <http://www.rne.eu>¹⁵. Trafikverket är inte längre medlem i RNE, men fortsätter sin verksamhet i OSS. Kontakta via adressen [oss\(at\)trafikverket.fi](mailto:oss(at)trafikverket.fi).

Övriga länders nätbeskrivningar

Internet-adresserna till nätbeskrivningarna som infrastrukturförvaltarna i andra länder publicerar finns på <http://www.rne.eu>¹⁶.

1.10 Definitioner, märkningar och förkortningar

Banhållning avser byggande, underhåll och utveckling av banan och därtill hörande byggnader, konstruktioner och anläggningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

Bannätsförvaltare avser Trafikverket samt förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av Järnvägslagens (304/2011)¹⁷ tillämpningsområde.

Bankapacitet avser den förmåga att förmedla tågtrafik under en viss period som en järnvägslinje har vilken följer av bannätets egenskaper samt avser en viss period.

Bedrivande av järnvägstrafik innebär trafik som bedrivs av järnvägsföretag, trafik i anslutning till banunderhåll, museitrafikoperatörers trafik, trafik som bedrivs av företag eller sammanslutning som såsom annan än sin huvudsakliga verksamhet bedriver trafik och bannätsförvaltares trafik på bannätet.

Förhandinformation om tågtrafiken(JETI) är ett system för upprätthållande av förhandsplanerna för banarbetet samt för informationen om ändringar som påverkar trafiken, vilka i annat fall skulle meddelas av trafikledningen.

¹⁴ <http://www.rne.eu/>

¹⁵ http://www.rne.eu/oss_network.html

¹⁶ <http://www.rne.eu/>

¹⁷ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%C3%A4rnv%C3%A4gslag>

Järnvägsföretag är ett offentligt eller privaträttsligt företag eller någon annan sammanslutning som med stöd av en koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom sin huvudsakliga verksamhet bedriver person- eller godstrafik på järnväg och som är skyldig att tillhandahålla dragkraft; med järnvägsföretag avses också företag som enbart tillhandahåller dragkraft.

Järnvägsoperatörer avser järnvägsföretag, banunderhållsföretag, bannätsförvaltare som trafikerar bannätet samt museitrafikoperatörer. Också sådana företag eller sammanslutningar som bedriver trafik på bannätet såsom annan än sin huvudsakliga verksamhet räknas som järnvägsoperatörer.

LIIE är ett datasystem, med vilket man ansöker bankapacitet.

Museitrafik avser sådan mindre omfattande trafik som en sammanslutning utan vinstsyfte bedriver på bannätet med museimateriel. Med museimateriel avses materiel som i Trafiksäkerhetsverkets materielregister registrerats som museimateriel.

Privat spåranläggning avser spåranläggning i annan än Trafikverkets ägo.

Ratapurkki är en databank för bandata, som tillhandahåller information om järnvägsinfrastrukturen för företag och datasystem inom järnvägsbranschen. Som användargränssnitt används ett webbläsarprogram, med hjälp av vilket man kan söka information via en karta eller databasrapporterna.

RATO avser bantekniska anvisningar, vilka innefattar basuppgifter om planering, granskning och underhåll av banan och bananläggningarna. RATO baserar sig på Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. **RATO**¹⁸ publiceras av Trafikverket.

Samordning avser det förfarande som används då det organ som svarar för beviljandet av bankapacitet och sökanden försöker avgöra situationer där ansökningar konkurrerar om samma bankapacitet.

Trafikledning innebär säkring av trafiken på järnvägssträckorna. Utöver säkringen av färdvägarna innefattar trafikledningen även beviljande av tillstånd och meddelanden som är nödvändiga i trafiken. Trafikledningen inbegriper även säkringen av banarbetsplatserna, beviljande av tillstånd för banarbete och mottagande av meddelande om att arbetet avslutats. I enlighet med trafikens omfattning, behov och säkerhetsanläggningarnas struktur, kan även ställverks- eller växelkarl, ledare för växlingsarbete, förare, person som svarar för ett arbetes trafiksäkerhet eller annan person som anses nödvändig, delta i trafikledningen motsvarande sin kompetens.

TURO avser säkerhetsanvisningar för banhållningen. Trafikverket publicerar anvisningarna på sin webbplats <http://www.trafikverket.fi>¹⁹.

Fler specifika definitioner finns i RATO (**Bantekniska anvisningar**)²⁰.

¹⁸ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/vaylanpidon_ohjeet/rakennuttaminen/rautatiet

¹⁹ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2012-01_turo_web.pdf

²⁰ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/vaylanpidon_ohjeet/rakennuttaminen/rautatiet

2 Förutsättningarna för tillträde till bannätet

2.1 Introduktion

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för tillträde till bannätet. Förutsättningar för utövande av trafik är en koncession, säkerhetsintyg, beviljad bankapacitet och avtal för användning av bannätet. I detta kapitel beskrivs dessutom bl.a. förfarandet för godkännande av rullande materiel samt vilka krav som ställs på personal inom trafiksäkerheten.

2.2 Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet

Den rättsliga grunden för tillträde till bannätet beskrivs i järnvägslagen (304/2011)²¹. På statens bannät skall Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter och Trafikverkets instruktions följas. Information om vilka av Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter som är i kraft finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex <http://www.finlex.fi>²² och på Trafiksäkerhetsverkets webbplats <http://www.trafi.fi>²³. Trafikverkets instruktioner kan fås via Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>²⁴.

I statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (372/2011)²⁵, föreskrivs bl.a. om de väsentliga krav som gäller järnvägssystemet. Separata bestämmelser kan utfärdas som komplement till de väsentliga kraven.

Loken som trafikerar statens bannät bör ha fungerande fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll. Detta gäller inte sådan materiel för vilken Trafiksäkerhetsverket har beviljat undantag. Museimateriel kan trafikera på en del av bannätet utan fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll. Ytterligare information finns i stycket 3.3.3.6, Automatisk tågkontroll.

2.2.1 Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik

För utövande av järnvägstrafik på statens bannät skall järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag uppfylla följande villkor:

1. Järnvägsföretaget eller den internationella sammanslutningen av järnvägsföretag skall ha ett i järnvägslagen avsett eller motsvarande järnvägsföretags tillstånd som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

²¹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%C3%A4rnv%C3%A4gslag>

²² <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

²³ <http://www.trafi.fi/rautatiet/saadokset>

²⁴ <http://www.trafi.fi/sv/jarnvagar>

²⁵ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110372>

- Järnvägsföretaget skall ha ett i järnvägslagen avsett, av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg som täcker alla de järnvägslinjer på vilka trafiken skall bedrivas.
- Järnvägsföretaget har för sin trafik beviljats sådan bankapacitet som det behöver för sin trafik.
- Järnvägsföretaget skall ingå ett avtal med Trafikverket om utnyttjande av tjänster av central betydelse vid utövningen av järnvägstrafik.
- De villkor för järnvägstrafik som ställs i järnvägslagen skall i övrigt uppfyllas.
- Förutsättningarna för tillträde till bannätet och de olika skedena för inträde på marknaden har framställts i form av ett processdiagram i bild 2.

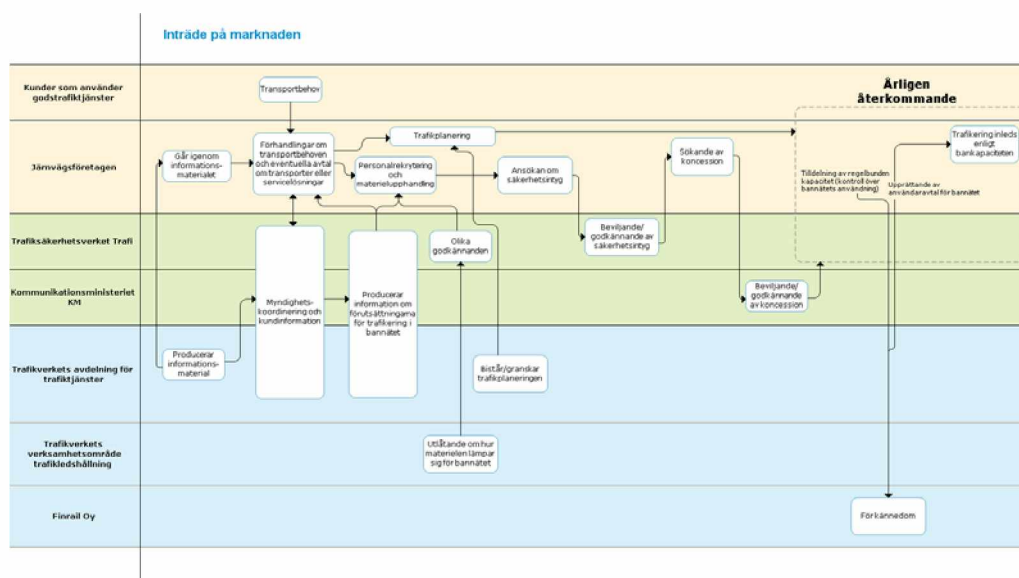


Bild 2. De olika skedena för tillträde till marknaden.

Museitrafik

Kraven i nätbeskrivningen gäller även museitrafik, med undantag av koncessionen. För museitrafikoperatörer krävs ett säkerhetsintyg som beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Säkerhetsintyget beviljas efter ansökan för högst fem år i taget. För att säkerhetsintyg skall beviljas krävs det att museitrafikoperatören har tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring och riskhanteringssystem, dess materiel har godkänts av Trafiksäkerhetsverket och att personalen som sköter trafikeringen har den behörighet som krävs för arbetet.

Bankapacitet för museitrafik ansöks endast som brådskande bankapacitet. Trafikverket har utfärdat en föreskrift för operatörer av museitrafik som gäller handläggningen av ärenden för tillträde till bannätet och trafikering.

Loken som trafikerar statens bannät bör ha fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll enligt det finska systemets (ATP-VR/RHK) B-klass eller erhålla motsvarande funktion genom en kombination av fordonsbaserad utrustning enligt det europeiska tågkontrollsystemet och en anpassningsmodul (ETCS+STM). Museimateriel kan trafikera på en del av bannätet utan fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll. I Trafiksäkerhetsverkets bestämmelse om museitrafik

(RVI/295/411/2008)²⁶ finns de banavsnitt uppräknade där fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll är obligatorisk. Läs mer i stycket 3.3.3.6, Automatisk tågkontroll.

Bestämmelsen om museitrafik (RVI/295/411/2008) kommer att uppdateras under år 2014.

2.2.2 Allmänna förutsättningar för utnyttjande av bannätet

Följande järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag kan använda statens bannät för utövande av järnvägstrafik:

1. ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag som avses i järnvägslagen och som bedriver internationell järnvägstrafik mellan länderna inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller inrikes godstrafik
2. VR Group kan bedriva inrikes persontrafik med ensamrätt på de banavsnitt i Finlands bannät som avses i avtalet om ensamrätt mellan VR Group Ab och Kommunikationsministeriet. På sådana banavsnitt som inte omfattas av avtalet kan vilket som helst annat järnvägsföretag börja bedriva persontrafik. VR Group kan med ensamrätt bedriva förbindelsetrafik på järnväg till och från Ryssland i Finlands bannät ända tills det förnyade avtalet om förbindelsetrafik mellan Finland och Ryssland träder i kraft.

Dessa järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag (senare järnvägsföretag) har rätt att utnyttja bannätet i enlighet med järnvägslagen och Trafikverkets trafikplatser för den trafik som de bedriver enligt separat avtalade villkor (avtal om utnyttjande av bannätet). Också andra järnvägsoperatörer får använda statens järnvägsnät, förutsatt att de kommit överens om detta med Trafikverket.

2.2.3 Koncession för järnvägsföretag

Kommunikationsministeriet beviljar en sökande som etablerat sig i Finland koncession för utövande av järnvägstrafik. Den beviljade koncessionen är i kraft tills vidare, och ministeriet ser över koncessionen och dess villkor vart femte år. En koncession som beviljats i en stat som hör till det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller på Europas hela ekonomiska samarbetsområde. Koncession som beviljats annorstädes skall tillställas Kommunikationsministeriet för kännedom.

För att ett företag skall beviljas koncession krävs det att företaget bedriver järnvägstrafik som huvudsyssla, att företaget har ett av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg, att företaget är tillräckligt solitt och att företaget har en kompetent ledning och tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring. Koncessionsansökan tillställs Kommunikationsministeriet.

²⁶ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/33637>

2.2.4 Säkerhetsintyg

Säkerhetsintyget beviljas av en nationell säkerhetsmyndighet. I Finland beviljas säkerhetsintygen av Trafiksäkerhetsverket.

Om järnvägsföretaget har beviljats säkerhetsintygets del A i något annat land som ingår i det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet skall det ansöka om säkerhetsintygets B-del av Trafiksäkerhetsverket innan det kan börja utöva järnvägstrafik eller banhållning i Finland.

Säkerhetsintyget beviljas eller godkänns för högst fem år i taget. När säkerhetsintygets giltighetstid löpt ut skall företaget ansöka om nytt säkerhetsintyg.

Säkerhetsintyget omfattar två delar. Med A-delen godkänns säkerhetsledningssystemet och med B-delen de dokument och arrangemang som innehavaren av säkerhetsintyget tillställts för att uppfylla stadgade förutsättningar. Med säkerhetsintyget försäkras att sökanden uppfyller de säkerhetskrav som ställs på verksamheten och att företaget har förutsättningar att verka på ett säkert sätt på bannätet. Dessa krav har framställts i järnvägslagen. Säkerhetsintyget kan även i övrigt innehålla villkor beträffande järnvägstrafikens säkerhet, som grundar sig på säkerställande av järnvägstrafiken med beaktande av karaktären och omfattningen av den järnvägstrafik som sökanden bedriver. Dessa krav har specificerats och förklarats i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift avseende ansökan om säkerhetsintyg.

Trafiksäkerhetsverket kräver uppgifter om följande ärenden:

- sökanden har ett kravenligt säkerhetsledningssystem
- sökanden påvisar att han uppfyller de regler och bestämmelser som gäller användningen av bannätet och som rör den del av bannätet där sökanden avser bedriva trafik eller trafikera och sökanden påvisar att han kan säkerställa att stadgandena och bestämmelserna följs
- sökanden påvisar att hans personalgrupper och underentreprenörers personalgrupper är utbildade och kompetenta till sina uppgifter i enlighet med vederbörliga bestämmelser [som gäller nätet];
- sökanden påvisar att hans rörliga materiel är sakenlig enligt bestämmelser [som gäller nätet] och att service och underhåll av hans rörliga materiel har ordnats på vederbörligt sätt.

Trafiksäkerhetsverket har utfärdat en föreskrift för ansökan av säkerhetsintyg. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller blanketter med vilka man kan ansöka om säkerhetsintyg. En skriftlig ansökan inkl. bilagor levereras till Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket behandlar ansökan och ber vid behov kompletterande utredningar av sökanden. Trafiksäkerhetsverket avgör om säkerhetsintyget skall beviljas eller godkännas inom fyra månader räknat från det att sökanden har levererat de uppgifter som behövs för avgörandet. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja eller godkänna ett säkerhetsintyg som omfattar statens hela bannät eller enskilda järnvägsrutter. Verket kan revidera ett säkerhetsintyg eller dess del om stadgandena eller bestämmelserna som rör järnvägssystemets säkerhet ändras avsevärt. Om innehavaren av säkerhetsintyg ändrar karaktären eller omfattningen av sin verksamhet märkbart, skall han ansöka om att säkerhetsintyget godkänns på nytt till den del ändringen påverkar förutsättningarna för säkerhetsintyget.

2.2.5 Försäkringar

En operatör inom järnvägstrafiken skall ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller motsvarande ifall operatören orsakar annan skada som operatören ansvarar för utgående från lag eller avtal. När man bedömer om en försäkring eller motsvarande arrangemang är tillräckligt omfattande skall man beakta verksamhetens karaktär och omfattning samt riskerna i samband med den. Försäkringen eller motsvarande arrangemang skall vara i kraft hela den tid som järnvägstrafik bedrivs. Ytterligare information om Trafiksäkerhetsverkets [anvisning om ansvarsförsäkring](#)²⁷.

2.3 Övriga villkor för tillträde till bannätet

2.3.1 Ramavtal

Trafikverket kan med den som ansöker om bankapacitet ingå ett ramavtal om utnyttjande av bankapacitet, där särdragen i den bankapacitet som sökanden behöver definieras. Ramavtalet berättigar emellertid inte sökanden till i avtalet angiven bankapacitet.

Järnvägsföretaget bör ansöka om bankapacitet enligt ramavtalet för varje tidtabellsperiod. Trafikverket beviljar även i ramavtalet angiven bankapacitet på ansökan genom förfarande som anges i järnvägslagen. På motsvarande sätt ingås avtal om utnyttjande av bannätet för varje tidtabellsperiod utan hänsyn till ramavtalet. Ramavtalet begränsar dock inte tillämpningen av bestämmelserna i järnvägslagen på andra som ansöker om bankapacitet.

Ett ramavtal ingås för högst fem år. Trafikverket kan dock av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än fem år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker samt synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

2.3.2 Avtal om utnyttjande av bannätet

Järnvägsföretaget och museitrafikoperatören skall ingå ett avtal med Trafikverket om utnyttjande av bannätet (s.k. *access contract*) avseende användningen av statens bannät och centrala tjänster i anslutning till järnvägstrafiken. Dylika tjänster är utnyttjandet av rangerbangårdar, uppställningsspår och övriga spår samt användningen av trafikledningstjänster. Parterna kan även ingå avtal om övriga nödvändiga praktiska arrangemang vid utövandet av järnvägstrafik.

Trafikoperatören skall kontakta Trafikverket för beredning av koncession och för avtalsförhandlingar i ett så tidigt skede som möjligt, helst redan före ansökan om bankapacitet. Trafikverket ingår avtal om utnyttjande av bannätet med trafikoperatören med beaktande av karaktären och omfattningen av den bankapacitet som beviljats operatören. Avtalet om utnyttjande av bannätet görs separat för varje tidtabellsperiod, och det kan ändras om beslut som fattats under tidtabellsperioden avseende fördelningen av bankapacitet förutsätter det eller övriga exempelvis faktorer i anslut-

²⁷ http://www.trafi.fi/filebank/a/1327667636/d582c3ee14540cf9601cad2e3d3e6401/9079-OHJE_RAUTATIELIIKENTEEN_HARJOITTAJAN_vastuuvakuutuksesta.pdf

ning till bannätets skick eller tillgänglighet kräver det. Avtal kan ingås när alla villkor för utövande av järnvägstrafik i enlighet med järnvägslagen uppfylls. Trafikeringen på statens bannät kan inledas efter att avtalet ingåtts.

Underhållsentreprenörerna behöver inte ingå något särskilt avtal om användningen av bannätet, eftersom rätten att använda bannätet redan ingår i underhållsavtalet.

2.3.3 Övriga avtal som gäller användning av bannätet

Spåravtal mellan bannätsförvaltarna

Avtalet gäller bland annat trafikering mellan bannäten, trafikstyrning, bannätens gränspunkt, dess innehav och underhåll samt samarbete mellan bannätsförvaltarna. För att avtal ska kunna ingås, ska bannätsförvaltaren skicka en fritt formulerad förfrågan till Trafikverket på adressen kirjaamo(at)trafikverket.fi.

Avtal om användning av enskilda trafikplatser

De som bedriver trafik på statens bannät eller på enskilda trafikplatser i bannätet, men som inte är järnvägsoperatörer med detta som sin huvudsakliga verksamhet, ska ingå ett avtal om användning med Trafikverket innan trafiken inleds. Avtalet förnyas varje tidtabellsperiod. För att avtal ska kunna ingås, ska järnvägsoperatören skicka en fritt formulerad ansökan till Trafikverket på adressen kirjaamo(at)trafikverket.fi.

Bangårdsavtal

För sådana trafikplatser som trafikeras av många järnvägsoperatörer, ingås ett bangårdsavtal mellan alla berörda parter. Detta avtal gäller de gemensamma spelreglerna, användningen och trafikeringen av spåren på bangården och bangårdsdelarna i fråga. Bangårdsavtalet uppgörs som en bilaga till avtalet om användning av bannätet. Bangårdsavtalet förnyas varje tidtabellsperiod. Trafikverket sammankallar till förhandlingarna gällande bangårdsavtalet.

Avtal om dressintrafik

Dressintrafik får inte bedrivas på sådana banavsnitt i bannätet där det bedrivs kommersiell trafik. Ett avtal om dressintrafik kan ingås för vissa banavsnitt som är stängda för trafik, om detta kan tillåtas med tanke på banans skick och säkerhetsaspekterna. Sådana avtal ingås alltid från fall till fall och Trafikverket kan vägra att ingå ett avtal. Förfrågningar skickas via adressen kirjaamo(at)trafikverket.fi.

RAILI-avtalet

I statens bannät används RAILI-nätet för kommunikationen mellan trafikstyrning, trafikering och banarbete. Företagen som är verksamma i statens bannät ska ingå ett RAILI-avtal med Trafikverket. För att avtal ska kunna ingås, ska företagen fylla i en blankett på Trafikverkets webbsidor och skicka den till Trafikverket. Ytterligare information finns på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>²⁸.

²⁸ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/gsm_r_verkko

2.4 Föreskrifterna och anvisningarna om trafikering

Anvisningarna om trafikering finns på Trafikverkets webbplats

<http://www.trafikverket.fi>²⁹ och Trafiksäkerhetsverkets föreskrifterna på sin webbsidor <http://www.trafi.fi>³⁰. Andra föreskrifterna i Statens författningssamling Finlex <http://www.finlex.fi>³¹.

2.5 Specialtransporter

Begränsningar som gäller specialtransporter behandlas i kapitel 3.4 Trafikbegränsningar och i bilaga 16. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex <http://www.finlex.fi>³² och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor <http://www.trafi.fi>³³. De övriga anvisningarna finns på Trafikverkets Internetsidor <http://www.trafikverket.fi>³⁴.

Tillstånd för specialtransporter beviljas av Trafikverkets Trafikcentral. Ytterligare information finns i bilagorna 4, 12 och 16.

2.6 Transport av farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3. Föreskrifter beträffande järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex <http://www.finlex.fi>³⁵ och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor <http://www.trafi.fi>³⁶.

2.7 Godkännande av rullande järnvägsmateriel

För ibruktagande av rullande materiel krävs att Trafiksäkerhetsverket beviljar ett tillstånd för ibruktagande. Tillstånd för ibruktagande kan beviljas rullande materiel som uppfyller kraven i gällande lagstiftning i Finland.

Kraven baserar sig på Europeiska gemenskapens rättsenliga driftskompatibilitetskrav, och Trafiksäkerhetsverket har givit noggrannare instruktioner som kompletterar dem. Kravenligheten kan bevisas med en EG-kontrollförklaring eller motsvarande förklaring som beviljats inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. För att fastställa eventuella begränsningar innan tillståndet beviljas begär Trafiksäkerhets-

²⁹ <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/julkaisut/ohjeita>

³⁰ <http://www.trafi.fi/sv/jarnvagar>

³¹ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

³² <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

³³ <http://www.trafi.fi/sv/jarnvagar>

³⁴ <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/julkaisut/ohjeita>

³⁵ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

³⁶ <http://www.trafi.fi/sv/jarnvagar>

verket om ett utlåtande av Trafikverket beträffande materieltypens eller materiel-enhetens lämplighet för bannätet.

För att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera rullande materiel upprätthåller Trafiksäkerhetsverket ett register med hjälp av vilket man övervakar den rullande materielens skick och trafiksäkerhet. Den rullande materielen registreras i Trafiksäkerhetsverkets register om den beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland. I registret antecknas även sådan rullande materiel som används på statens bannät, som beviljats tillstånd för ibruktagande i en stat inom eller utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I registret antecknas även rullande materiel som används på privata spår.

Trafiksäkerhetsverket kan även registrera rörlig materiel för viss tid. Också sådan rörlig materiel som har beviljats tillstånd för ibruktagande i annan stat kan registreras för viss tid om den har beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland och den endast tillfälligt används på statens bannät.

I registret för rörlig materiel skall antecknas uppgifter om rörliga materielens ägare, innehavare och hyrestagare. Om övriga uppgifter som antecknas i registret för rörlig materiel fastställs i förordning av statsrådet.

När det gäller den rörliga materiel som används i den gemensamma järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland skall i registret antecknas uppgifter om fordonets ägare eller hyrestagare, eventuella begränsningar i användningen av fordonet samt uppgifter om fordonets serviceprogram med väsentlig betydelse för säkerheten.

Trafiksäkerhetsverket delger närmare information om krav och andra frågor med anknytning till materiel.

Rörlig materiel, som endast används för banarbete, godkänns av Trafikverket. Om materielen i något skede används som tåg eller för växling, godkänns materielen av Trafiksäkerhetsverket.

På banavsnittet Toijala-Valkeakoski finns en plankorsning med specialvarningssystem. Den rörliga materielen och banarbetsmaskinerna som rör sig på banavsnittet ska vara utrustade med systemets sändare. En separat anvisning för funktionerna kan erhållas av Trafikverkets verksamhetsområde trafikledshållning sommaren 2014.

All rörlig material ska förses med RFID-identifiering.

Man kan läsa om bestämmelserna och anvisningarna som gäller banarbetsmaskiner i [del 6 av LIMO³⁷](#) (Bestämmelser och anvisningar beträffande rörlig materiel).

³⁷ http://www.trafi.fi/rautatiet/saadokset/kansalliset_maarayset/osittain_kumotut_maarayset

2.8 Behörigheten hos personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter

Personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska ha ett sådant hälsotillstånd, sådan utbildning och behörighet som krävs för tillbörlig skötsel av uppgifterna. Behörigheten regleras närmare i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet som trädde i kraft 1.1.2010 (nedan den s.k. behörighetslagen). Behörighetslagen ([1664/2009](#))³⁸ har reviderats genom lagen om ändring av lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet 860/2012, som trädde i kraft 1.1.2013. Om behörighetskraven för personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som direkt inverkar på trafiksäkerheten i järnvägstrafiken föreskrivs i behörighetslagen. Personer som sköter dessa uppgifter skall även uppfylla de hälso-, utbildnings- och andra lämplighetskrav som ställs i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Behörighetskraven varierar beroende på uppgifterna.

Statsrådet har med stöd av behörighetslagen utfärdat tre förordningar, som trädde i kraft 15.1.2013. Statsrådets förordning [12/2013](#)³⁹ innehåller bestämmelser om de språkkunskaper som krävs av dem som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet. Statsrådets förordning [13/2013](#)⁴⁰ innehåller bestämmelser om bland annat kraven som gäller läroanstalterna som ger utbildning i trafiksäkerhet på järnvägarna samt kompetenskraven för utbildare och examinatore för prov för förare av rullande materiel. Statsrådets förordning [11/2013](#)⁴¹ innehåller bestämmelser om uppgifterna gällande behörighet för de personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som ska registreras i Trafiksäkerhetsverkets behörighetsregister och i verksamhetsutövarens register över kompletterande intyg i järnvägssystemet.

Trafiksäkerhetsverket har med stöd av behörighetslagen utfärdat noggrannare bestämmelser om behörighetskraven. Föreskriften om utbildningsprogram för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet trädde i kraft 1.1.2011. Därtill har verket utfärdat föreskrifter om hälsotillståndskrav och hälsoundersökningar för personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet. Dessa föreskrifter trädde i kraft 3.1.2011. Trafiksäkerhetsverket har också utfärdat en förordning om kraven på psykisk lämplighet hos personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet och psykologisk personbedömning, som trädde i kraft 15.5.2012.

Den reviderade behörighetslagen samt förordningarna och föreskrifterna som statsrådet utfärdat med stöd av behörighetslagen finns på finska på Trafiksäkerhetsverkets webbsidor <http://www.trafi.fi> ([Säädökset](#))⁴².

Sådana uppgifter som anses ha endast indirekt inverkan på trafiksäkerheten i järnvägssystemet hör emellertid inte till behörighetslagens tillämpningsområde. Därför har Trafikverket utfärdat säkerhetsanvisningar inom banhållning för sådana banhållningstekniska specialbehörigheter (andra än trafiksäkerhetsuppgifter) som krävs för

³⁸ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2009/20091664>

³⁹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2013/20130012>

⁴⁰ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2013/20130013>

⁴¹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2013/20130011>

⁴² <http://www.trafi.fi/rautatiet/saadokset>

bland annat banarbete. Anvisningarna trädde i kraft 16.4.2012. Anvisningarna finns på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁴³.

För att ett säkerhetsintyg ska beviljas eller godkännas ska järnvägsoperatören tillställa Trafiksäkerhetsverket uppgifter om behörigheten hos de anställda eller personerna som har säkerhetsrelaterade uppgifter i järnvägssystemet och i behövlig omfattning från fall till fall hos personerna som sköter banhållningstekniska behörigheter. Trafiksäkerhetsverket kan i samband med beviljandet av säkerhetsintyg även undersöka närmare om en person eller grupp av personer som är anställd av eller arbetar tillsammans med järnvägsoperatören (verksamhetsidkaren) uppfyller de vederbörliga behörighetskraven.

⁴³ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2012-01_turo_web.pdf

3 Bannätet

3.1 Introduktion

Med bannätet avses statens bannät som förvaltas av Trafikverket. Trafikverkets banhållning inkluderar byggandet, underhållet och planeringen av banan och därtill hörande byggnader, anläggningar och anordningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

3.2 Bannätets omfattning

3.2.1 Flerspåriga banavsnitt

3.2.1.1 *Dubbelspåriga banavsnitt*

Leppävaara-Kirkkonummi
Huopalahti-Vantaankoski(-Havukoski, från 1.7.2015)
Kytömaa-Kyrölä
Purola-Riihimäki-Sääksjärvi
Kouvola-Juurikorpi
Pohjois-Louko-Seinäjoki asema-Ruha
Kytömaa-Hakosilta
Riihimäki asema-Luumäki
Tampere tavara-Lielähti
Tampere Järvensivu-Orivesi

3.2.1.2 *Trespåriga banavsnitt*

Kyrölä-Purola
Sääksjärvi-Tampere tavara

3.2.1.3 *Fyrspåriga banavsnitt*

Helsinki asema-Leppävaara
Helsinki asema-Kytömaa

3.2.2 Det befintliga bannätet

Järnvägslinjerna i statens bannät har framställts på kartan över statens bannät i början av tidtabellsperioden 2014 (bild 3) och i bilaga 1 (Basuppgifter om banavsnitt).

Följande banavsnitt är avstängda för trafik:

- Ruosniemi-Niinisalo
- Kihniö-Haapamäki
- Pesiökylä-Taivalkoski
- Kolari-Äkäsjoki
- Niesa-Rautuvaara
- Kiukainen-Säkylä
- Isokylä-Kellosekä
- Lautiosaari – Eljärvä
- Lohja-Lohjanjärvi

Eventuella ändringar meddelas på Trafikverkets webbplats

<http://www.trafikverket.fi>⁴⁴.

3.2.3 Anslutande bannät

Från Finland går en järnvägsbana till Sverige via Torneå. Huvuddragen i trafikskötseln av banavsnittet Torneå–Haparanda beskrivs i bilaga 3. I Sverige är Trafikverket förvaltare av infrastrukturen.

Finland har järnvägsförbindelser till Ryssland via Vainikkala, Imatrankoski, Niirala och Vartius. Järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland regleras i samtrafikavtalet om järnvägstrafik länderna emellan. VR Group kan med ensamrätt bedriva förbindelsetrafik på järnväg till och från Ryssland i Finlands bannät ända tills det förnyade avtalet om förbindelsetrafik mellan Finland och Ryssland träder i kraft.

3.3 Beskrivning av bannätet

3.3.1 Geografisk beskrivning

3.3.1.1 Järnvägslinjerna

De befintliga järnvägslinjerna finns på bild 3 (kartan över bannätet) samt i infrastrukturregistret, bilaga 1 (Basuppgifter om banavsnitt).

3.3.1.2 Spårvidden

Den nominella spårvidden som används på bannätet är 1524 mm.

De hastighetsrelaterade gränsvärdena för spårvidden framgår ur Trafiksäkerhetsverkets föreskrift "Järnvägssystemets delsystem Infrastruktur" (Trafi/18888/03.04.02.00/2011). Föreskriften finns på Finlex <http://www.finlex.fi>⁴⁵.

3.3.1.3 Stationer och trafikplatser

Trafikplatserna på statens bannät har återgetts på bild 4 (järnvägens trafikplatserna) och i bilaga 2 (Järnvägens trafikplatser).

⁴⁴ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat

⁴⁵ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/35207>

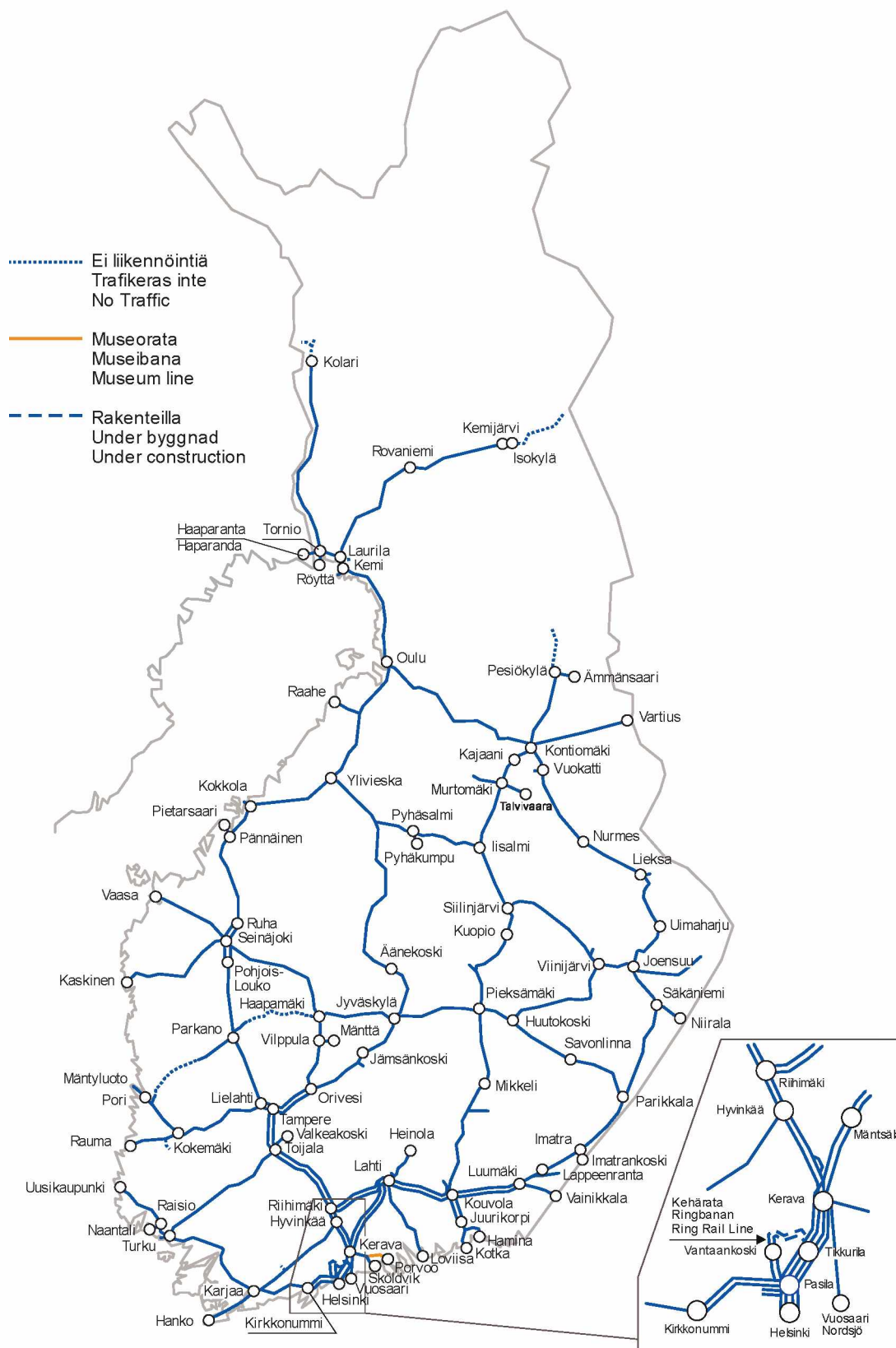


Bild 3. Statens bannät i början av tidtabellsperioden 2015.

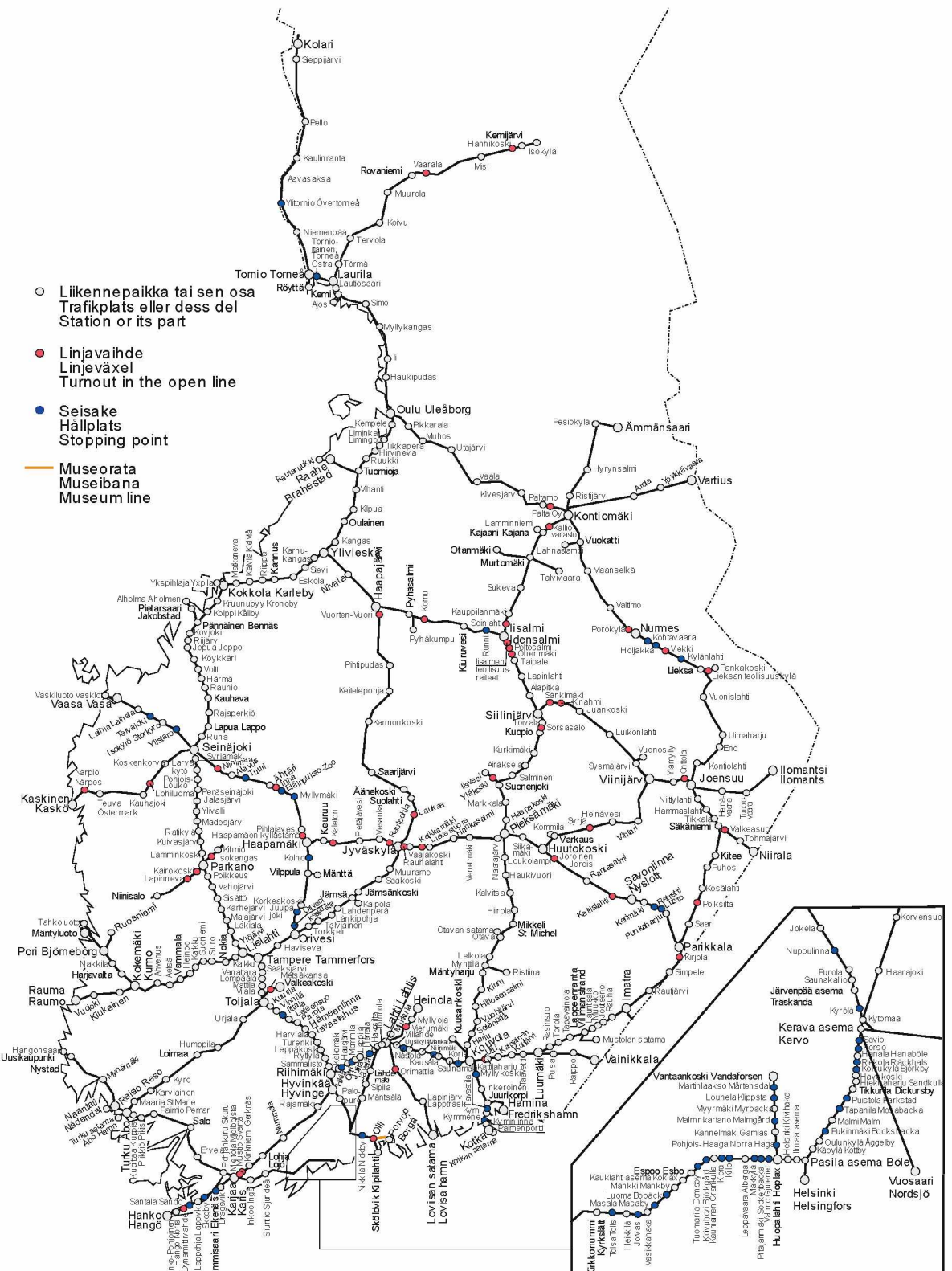


Bild 4.

Trafikplatserna på statens bannät i början av tidtabellsperioden 2015.

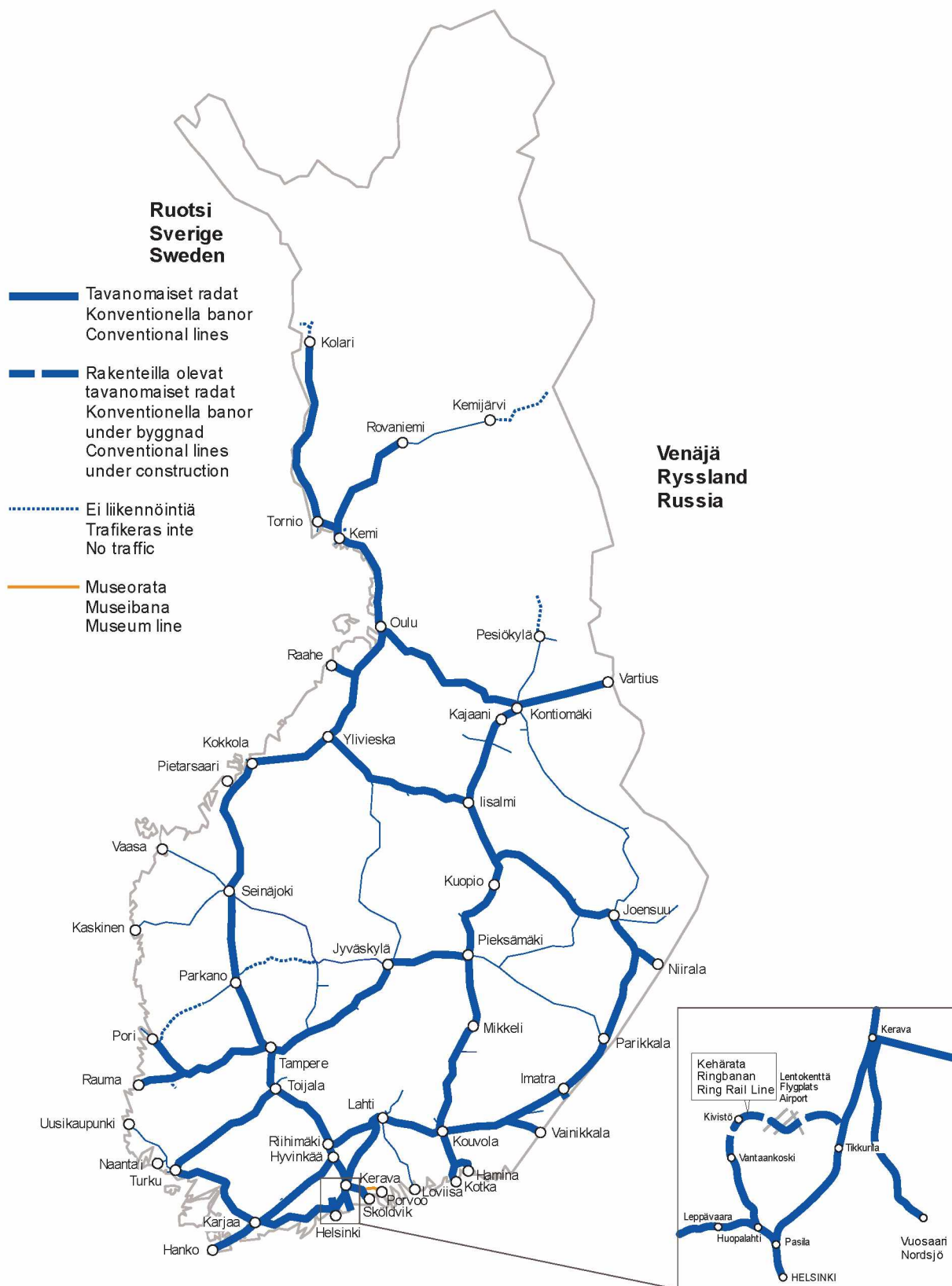


Bild 5. Europeiska bannätet i Finland (TEN-nät).

3.3.2 Bannätets egenskaper

3.3.2.1 Profilerna

På hela statens bannät gäller en lastprofil (KU), bilaga 4 och en normalsektion för fria rummet (ATU), bilaga 5. På privata industrispår kan det finnas begränsningar både på lastprofilen och på normalsektionen för fria rummet som järnvägsföretagen skall utreda skilt för varje transport.

Trafikverket ger ytterligare information om lastprofilen för rullande materiel <http://www.trafi.fi>⁴⁶. Ytterligare information om spårets normalsektion för fria rummet finns i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift (Järnvägssystemets delsystem Infrastruktur [Trafi/18888/03.04.02.00/2011](http://www.trafi.fi/18888/03.04.02.00/2011))⁴⁷. Ytterligare information om skyddszonen vid banarbete finns i [TURO](#)⁴⁸, säkerhetsanvisningen för banhållning.

3.3.2.2 Viktbegränsningar

Axeltrycken

På största delen av bannätet tillåts ett axeltryck på 225 kN. Av bilaga 6 (Banornas överbyggnadsklasser, EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck) framgår de största tillåtna axeltrycken samt de tillåtna hastigheterna till följd av tågens axeltryck. I samma bilaga beskrivs axeltryck och -begränsningar för övertunga transporter och vagnar för den östliga samtrafiken.

Metervikterna

Den tillåtna metervikten för rullande materiel på hela statens bannät är 80 kN/m.

3.3.2.3 Lutning

Den största lutningen som används på huvudbanorna är 20 mm/m. På enstaka platser är lutningen större. På sidobanorna är den största lutningen 22,5 mm/m. Banavsnittens största lutning på en 1200 lång mätbas finns angiven i bilaga 1 (Basuppgifter om banavsnitten).

På Ringbanan mellan trafikplatserna Lejle och Kivistö är lutningen 40 mm/m.

3.3.2.4 Hastighet

Den högsta hastigheten som används är 220 km/h för persontåg och 120 km/h för godståg. På spår som inte har automatisk tågkontroll är den högsta tillåtna hastigheten 80 km/h. I bilaga 6 (Banornas överbyggnadsklasser, EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck) redogörs för de hastigheter som kan användas på bannätet för såväl person- som godståg).

⁴⁶ http://www.trafi.fi/rautatiet/saadokset/kansalliset_maaraykset/kumotut_maaraykset

⁴⁷ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/35207>

⁴⁸ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2012-01_turo_web.pdf

Farttagningssträckor

Ett tåg vars största tillåtna hastighet är 70 km/h får överskrida den tågspecifika hastigheten med 10 km/h på de s.k. farttagningssträckorna i följande backar:

- Taavetin mäki i riktningen Lä-Kvl: km 244,0–234,0
- Sitikkalan mäki i riktningen Kvl-Lh: km 170,2–161,5
- Härmänmäki i riktningen Aro-Kon: km 683,0–673,0

I området Taavetin mäki, Sitikkalan mäki eller Härmänmäki hastighet kan tillfälligt vara mindre än 70 km/h och det måste iaktta.

3.3.2.5 Största tåglängder som används på banavsnitten

Den största tåglängden som används på ett banavsnitt skall vara sådan att tåget även kan använda trafikplatsernas sidospår. Tåget behöver inte rymmas på samtliga trafikplatsers alla sidospår. De tåglängder som använts vid dimensioneringen av banavsnitten är 700, 750, 925 och 1100 meter. I bilaga 2 redogörs för de längsta sidospåren på trafikplatserna (Järnvägens trafikplatser).

3.3.2.6 Elmatningssystemet på de elektrifierade järnvägslinjerna

Den nominella spänningen för elektrifieringen är 25 kV/50 Hz AC. Elmatningen sker över hela den elektrifierade delen av bannätet via en kontaktledning som finns ovanför banan så att den ena eller båda löprälerna och återledningarna bildar en returkrets. Vid kontaktledningens matningsstation finns skiljesektioner där den rörliga materielen inte kan ta ström. Vid en skiljesektion skall ellokets eller eltågets huvudbrytare slås på. Vid skiljesektionen får tågets elektriska dragfordon inte stanna.

Strömavtagartoppens bredd ska vara 1950 mm. Kontaktledningens sicksack är max. 400 mm. Kontaktledningens höjd kan variera mellan 5600–6500 mm. Normalhöjden är 6150 mm. Av bilaga 7 framgår de elektrifierade banavsnitten (Elektrifiering).

Kontaktledningens maximala strömmatningskapacitet för eldriven materiel är 350–800 A. Mängden materiel som samtidigt använder elkraft och dess placering i elmatningsområdet påverkar den tillgängliga strömmen.

Elektrifieringen har för de fasta konstruktionernas del presenterats i del 5 ”Elektrifierad bana” i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO)⁴⁹.

Elektrifieringen beträffande elektrisk utrustning i rullande materiel har presenterats i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift Elsystem för järnvägsmateriel (RVI/376/411/2008). Man kan läsa föreskriften i Finlex <http://www.finlex.fi>⁵⁰ samt i Trafikverkets anvisning beträffande rullande materiel Dnr 4470/090/2011.

All ny materiel som anskaffats efter 2012 bör utrustas med energimätare.

⁴⁹ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/vaylanpidon_ohjeet/rakennuttaminen/rautatiet

⁵⁰ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/35169>

3.3.3 Systemen för trafikledning och kommunikation

3.3.3.1 Säkerhetssystemen

De säkerhetssystem som är i användning presenteras i bilaga 1 (Basuppgifter om banavsnitten) och grafiskt i bilaga 8 (säkerhetssystemen).

Med blockerad bandel avses en bandel som är indelad i sektioner. På ett blockerat banavsnitt kan endast finnas ett tåg i taget. Blockering beskrivs i avsnitt 6 ([Turvalaitteet](#))⁵¹ i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO) och Trafiksäkerhetsverkets föreskrift "Säkerhetsanordningar i Järnvägssystemet" (RVI/873/410/2009). Föreskriften finns på Finlex <http://www.finlex.fi>⁵².

3.3.3.2 Övervakningsanordningar för rullande materiel

Detektorer för upptäckande av varmgång i lager har placerats med cirka 50 km mellanrum på bannätet. Dessutom har en del av mätstationerna placerats nära de livligaste järnvägsknutarna. Mellanrummen mellan installationerna kan vara lite längre på banavsnitt vars högsta tillåtna hastighet är under 160 m/h. Anordningarna är installerade i spåret och för att de ska kunna fungera felfritt, måste den nedre ytan av den rullande materiels lagerboxar vara tillräckligt synlig i mätutrustningens riktning. I bilaga 17 (Övervakning av rullande materiel) finns det en karta över varmgångsdetektorernas placering.

Mätstationerna för hjulkraft har placerats både i närheten av de livligaste järnvägsknutarna och vid gränsstationerna för anslutningstrafiken österut. Utrustningen mäter den statiska och dynamiska belastningen som uppstår från hjulpar till räil. På basis av mätresultaten kan man konstatera överlast, obalans i lasten och vissa fel i hjulets löpcirkel. Utrustningen är installerad i spåret. Mera information finns i bilaga 17 (Övervakning av rullande materiel).

Kamerautrustningen som övervakar skicket på strömvtagarnas slitskenor på eldriven materiel är huvudsakligen installerad i broar som går över spåret. Övervakningspunkterna är placerade i närheten av järnvägsknutarna på så sätt att strömvtagarna som närmar sig stationen kan kontrolleras antingen manuellt eller automatiskt på basis av de bilder som utrustningen tagit.

Genom att utrusta rullande materiel med radiofrekvensidentifiering (RFID) är det möjligt att snabbt allokera övervakningsdata till rätt materielenhet och den som är underhållsskyldig.

3.3.3.3 Trafikledningens system

De banavsnitt som har ett automatiserat trafikledningssystem presenteras i bilaga 1 (Basuppgifter om banavsnitten) och bilaga 8 (säkerhetssystemen). De automatiserade trafikledningssystem som används är fjärrstyrning och radiostyrning. På de fjärrstyrda eller radiostyrda banorna har alla rörelsevägar utrustats med anordningar som gör det möjligt att fjärrmanövrera växlar och färdvägar. Då man trafikerar på sido-, lastnings- eller uppställningsspår kan det på dessa banavsnitt behövas snabb lokal

⁵¹ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2012-06_rato6_muutokset_web.pdf

⁵² <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/34920>

inställning av färdvägarna. På radiostyrda banavsnitt skall färdvägarna ställas in lokalt om det finns behov för trafikering på sido-, lastnings-, eller uppställningsspår.

På radiostyrda avsnitt ges sådana tåg som använder ATC avgångstillstånd som tal- eller flash-meddelande. Avgångstillståndet sänds till lokförarens GSM- eller GSM-R-telefon.

3.3.3.4 Kommunikationssystem

I kommunikation mellan trafikledningen och trafikoperatörerna samt banarbeten skall RAILI-nätet användas. En central del i RAILI-nätet är GSM-R-radionätet som är förenligt med EU:s tekniska specifikationer för driftskompatibilitet i järnvägsnätet. GSM-R-radionätet täcker största delen av statens bannät. En del banavsnitt hamnar utanför RAILI-nätet. Detaljerade uppgifter om kvalitetsnivån finns på kartan till RAILI-nätets planeringsinstruktioner och i bilagan 15 (GSMR-nätet (RAILI)). Närmare information finns på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁵³.

Om användningen av RAILI inte är möjligt på grund av tekniska störningar eller dålig hörbarhet i GSM-radionätet skall andra telefon- eller mobila kommunikationsnät användas. Störningar som förhindrar eller försvårar användningen samt alternativa kontaktuppgifter skall, i enlighet med de arbetsinstruktioner som gäller kommunikation, meddelas trafikledningen eller på motsvarande sätt tågens förare, växelförmännen och de personer som ansvarar för banarbetet.

Enligt Järnvägslagens 84 § får RAILI-nätet endast användas för kommunikation som gäller trafiksäkerheten. Trafikverket ska se till att tele- och radiokommunikationen inom järnvägstrafiken, data från säkerhetsanordningar samt annan information som behövs för undersökning av olyckstillbud och olyckor upptas och förvaras så att den är skyddad mot obehörig insyn. Informationen ska förstöras när den inte längre behövs för sitt syfte. De behöriga myndigheterna får använda upptagningarna vid undersökning av olyckor och olyckstillbud.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar bestämmelser som gäller bl.a. trafikering och banarbete samt kommunikation. Gällande bestämmelser finns på Finlex <http://www.finlex.fi>⁵⁴.

Trafikverket utfärdar bl.a. arbetsinstruktioner som kompletterar bestämmelserna om trafikledning, trafikering, banarbete och kommunikation. Gällande [arbetsinstruktioner](#)⁵⁵ finns på Trafikverkets webbplats. Trafikledningens kontaktuppgifter finns på Trafikverkets [extranetplats](#)⁵⁶.

Information som avviker från det normala meddelas via ett system för förhandsinformation (ETJ) som Trafikverket upprätthåller samt genom trafikledningens meddelanden. Personerna som ansvarar för banarbetet och tågets förare skall under arbe-

⁵³ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/gsm_r_verkko

⁵⁴ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

⁵⁵ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/vaylanpidon_ohjeet

⁵⁶ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/konsultit/Extranet

tets/färdens gång och på arbetsområdet/färden ha tillgång till gällande förhandsplaner samt trafikledningens kontaktuppgifter.

Företag som är verksamma i bannätet ska ingå ett RAILI-avtal med Trafikverket innan RAILI-nätet tas i bruk. Ytterligare information om detta finns i stycke 2.3.3 och på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁵⁷.

3.3.3.5 Övriga system

På de flesta större stationer finns kameraövervakningssystem. Med hjälp av systemet kan trafikledarna följa med tågens rörelser och Informationscentralen kan följa med hur passagerarna rör sig på plattformarna samt skicket på informationsutrustningen. Säkerhetskontrollrummet kan använda systemet för att övervaka passagerarnas säkerhet och förebygga vandalism. Det tekniska kontrollrummet och fastighetsservicen kan med hjälp av systemet bl.a. följa med hur snyggt det är i plattformsområdena samt behovet av utrustning och underhåll.

3.3.3.6 Automatisk tågkontroll

Automatisk tågkontroll (ATP) är ett system (ATP-system) som övervakar tågets hastighet.

Loken som trafikerar statens bannät bör vara utrustade med automatisk tågkontroll enligt det finska systemets (ATP-VR/RHK) B-klass eller så uppnås motsvarande funktion genom att man kombinerar lokutrustningen enligt det europeiska tågkontrollsystemet med en anpassningsmodul (ETCS+STM). Information om utbudet av och leveransvillkoren för ATC-lokutrustning ges av [Bombardier Transportation Finland Oy](#)⁵⁸. De liksom även [Ansaldo STS Finland Oy](#)⁵⁹ ger samma information gällande kombinationen ETCS+ STM.

Trafikering utan fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll eller motsvarande utrustning kräver att undantag beviljats enligt 76 § i järnvägslagen (304/2011)⁶⁰. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja undantag om järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. I fall som gäller användningen av fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll kan undantag beviljas för viss tid om det gäller ett extraordinärt eller tillfälligt trafikeringsbehov, eller om utrustningen eller reservdelar för denna inte finns att tillgå. Undantag beviljas inte för tågsätt eller lok som används i passagerartåg eller kommersiell godstrafik som inte direkt anknyter till banhållning. Materiel som endast används för växelarbete behöver inte ha fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll.

Museimateriel kan trafikera på en del av bannätet utan fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll. I Trafiksäkerhetsverkets bestämmelse om museitrafik (RVI/295/411/2008)⁶¹ finns de banavsnitt uppräknade där fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll är obligatorisk.

⁵⁷ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/gsm_r_verkko

⁵⁸ <http://www.bombardier.com/>

⁵⁹ <http://www.ansaldo-sts.com/en/about-us/ansaldo-around-world/our-companies/ansaldo-sts-finland>

⁶⁰ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2011/20110304>

⁶¹ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/33637>

Ytterligare information om automatisk tågkontroll och trafikering ges av Trafiksäkerhetsverket och finns också i föreskriften "Trafikering som bedrivs utan ATP-utrustning" ([RVI/301/412/2008](#))⁶² samt i föreskriften "Trafikering och banarbete i järnvägssystemet" ([RVI/1092/412/2009](#))⁶³.

3.4 Trafikrestriktioner

3.4.1 Särskild bankapacitet

Trafikverket kan definiera en järnvägslinje eller del av den som särskild bankapacitet, om man kan anvisa tillräckligt många alternativa järnvägslinjer för den övriga trafiken. Med särskild bankapacitet avses en järnvägslinje eller en del av den, där den trafik för vilken bankapaciteten specialiserats har företrädesrätt. I Finland är järnvägslinjerna med särskild bankapacitet: Helsingfors–Kervo östligaste spår och det östra mittspåret, Helsingfors–Alberga sydligaste spår och det södra mittspåret samt båda spåren på sträckan Hoplax–Dickursby (Ringbanan). Dessa s.k. stadsspår är reserverade för Helsingfors närtrafik. Mellan Kervo och Nordsjö är trafikering med persontåg inte tillåten.

3.4.2 Begränsningar som beror på miljöskydd

Vid registreringen av rullande materiel följs Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter och instruktioner. I föreskrifterna behandlas bl.a. allmänna bestämmelser som gäller rullande materiel och särskilda bestämmelser som gäller buller, vibrationer, elektromagnetiska störningar, utsläpp, ämnen som är skadliga för miljön och återanvändning av byggnadsmaterial. Ytterligare information finns på Trafiksäkerhetsverkets webbsidor <http://www.trafi.fi>⁶⁴.

Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer har införts på inalles 17 olika ställen i olika delar av Finland. Begränsningarna gäller främst tunga tåg på över 3000 bruttoton. Hastighetsbegränsningar till följd av vibrationer återges i bilaga 9.

3.4.3 Farliga ämnen

3.4.3.1 Transport av farligt gods på järnväg

Transport och hantering av ämnen som klassificeras som farliga förutsätter att alla som deltar i verksamheten har en överensstämmande uppfattning om det transporterade godsets farliga egenskaper. För att undvika skador och mildra eventuella konsekvenser av skador har det utfärdats både nationella och internationella föreskrifter om transporten av farligt gods. I Finland tillämpas två olika internationella föreskrifter beroende på om vagnen är på väg västerut eller österut.

Inga ovillkorliga begränsningar har ställts för de transporter av farliga ämnen som sker inom ramen för bestämmelserna. Det rekommenderas att man inte låter vagnar som lastats med farliga ämnen stå på tätt bebodda områden eller på grundvattenområden. Transporter av farliga ämnen bör undvikas på spår som fästs med spikar och som har en spårvikt på mindre än 43 kg/m.

⁶² <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/33917>

⁶³ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/35183>

⁶⁴ http://www.trafi.fi/rautatiet/saadokset/kansalliset_maaraykset/kumotut_maaraykset

Enligt statsrådets förordning skall järnvägsföretaget göra en säkerhetsutredning över de bangårdar genom vilka betydande mängder farligt material passerar. I förordningen föreskrivs t.ex. följande: Trafiksäkerhetsverket bestämmer vilka bangårdar som skall genomgå en säkerhetsutredning. Trafikverket kan bestämma i vilken form säkerhetsutredningen skall genomföras. Trafikverket ansvarar för att samarbetet mellan de olika järnvägsföretagen fungerar i genomförandet av säkerhetsutredningen. Ett utlåtande om säkerhetsutredningen skall begäras av de lokala räddnings- och miljömynigheterna. Säkerhetsutredningen lämnas till Trafikverket som vidarebefordrar den för godkännande. Trafiksäkerhetsverket skall godkänna planen.

3.4.3.2 Trafiken i västlig riktning och inrikestrafiken

Finland har anslutit sig till COTIF-konventionen (SopS 5/1985) som reglerar internationell järnvägstrafik. Ryssland och OSS-länderna har inte anslutit sig till COTIF-konventionen.

I bilang B till COTIF-konventionen ingår bestämmelser om järnvägstransporter av farligt gods (RID). RID-bestämmelserna gäller som sådana internationella järnvägstransporter av farligt gods inom de stater som förbundit sig till COTIF-konventionen. För inrikes järnvägstransporter av farligt gods tillämpas de nationella förordningar med vilka RID-ramdirektivet ([2008/68/EG](#))⁶⁵ antagits i Finland.

Finlands interna bestämmelser är strängare än RID-bestämmelserna angående konstruktionsmaterialets köldhårdighet i tankvagnar, tankcontainrar och plastbehållare. I inrikestrafiken är kravet på köldhårdighet för dessa förpackningar och tankar -40 °C (RID: -20 °C). Kommunikationsministeriets förordning tar även i beaktande de krav som ställs för järnvägstransporter i VOC-direktivet ([94/63/EG](#))⁶⁶ när det gäller att begränsa utsläpp av bensinångor.

3.4.3.3 Trafiken i östlig riktning

För transporter på järnväg av farliga ämnen mellan Finland och Ryssland samt via Ryssland till OSS-länder och därifrån till Finland gäller bestämmelserna om transport av farliga ämnen i samtrafiken mellan Finlands och Sovjetunionens järnvägar vilka ingår i bilaga nr 8 till transporttariffen i avtalet om samtrafiken mellan Finlands och Sovjetunionens järnvägar (FördrS 1/1948). (Bestämmelserna om transport av farliga ämnen i samtrafiken mellan Finlands och Sovjetunionens järnvägar). I den östliga förbindelsetrafiken ska transporterna ske med järnvägsvagnar som är registrerade i Ryssland eller i något annat OSS-land. Detta avtal tillämpas fortfarande, fastän avtalet i fråga inte längre är i kraft. Ytterligare information om internationella avtal finns på Trafiksäkerhetsverkets webbsidor <http://www.trafi.fi>⁶⁷.

Finland och Ryssland ingick 25.6.2013 ett avtal om transport av farliga ämnen på järnväg. Bilagan till det nya TFÄ-fördraget grundar sig på bestämmelserna i bilaga II till SMGS-avtalet från 2009.

⁶⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:260:0013:0013:SV:PDF>

⁶⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:12:02:31994L0063:SV:PDF>

⁶⁷ http://www.trafi.fi/rautatiet/saadokset/kansainvaliset_sopimukset

3.4.4 Begränsningar som beror på tunnlar

Begränsningar som beror på tunnlar finns på banavsnittet Helsingfors–Åbo och Orivesi-Jyväskylä. Begränsningarna framgår av bilaga 11.

I tunnelarna på Nordsjöbanan får endast godståg och materiel i anslutning till banarbete trafikera. Transportering av passagerare är förbjuden i tunnelarna på Nordsjöbanan. Godstågstrafik är tillåten endast med eldrift. Enskilda förflyttningar med dieseltåg är tillåtna.

I tunneln på Nordsjöbanan måste lok och banarbetsmaskiner vara utrustade med syrgasapparat.

3.4.5 Begränsningar som beror på broar

Begränsningar som beror på broar framgår av bilaga 12.

3.4.6 Övertunga transporter

Beträffande axeltryck och begränsningar som gäller övertunga transporter och vagnar i den östliga förbindelsetrafiken, se bilaga 16 "Den rullande materielens hastighet i bannätet".

3.5 Bannätets användbarhet

Begränsningarna som påverkar trafiken presenteras i bilagorna 9, 10, 11, 12 samt i JETI (=systemet för förhandsinformation om tågtrafiken). Banarbeten som påverkar trafiken framgår av bilaga 13.

Elbanans matningsstationer har begränsad kapacitet att mata effekt till kontaktledningen. Vid elektrisk överbelastning avbryts strömtillförseln automatiskt med ett kortvarigt elavbrott i kontaktledningen som följd.

3.6 Stationerna för passagerartrafik

Perronglängderna för persontrafik (kortast/längst) framgår av bilaga 2 (Järnvägens trafikplatser). I bilagan finns även inom parentes de perronger som inte omfattas av Trafikverkets underhåll.

3.7 Godstrafikterminalerna

Lastningsmöjligheterna framgår av bilaga 2 (Järnvägens trafikplatser). "K" betyder ja och "Y" betyder privat. För lastningsbryggornas del finns angivet den längd av bryggan som står till förfogande.

De privata spårförbindelserna på trafikplatserna har märkts i bilaga 2 (Järnvägens trafikplatser) med beteckningen "Privata spåranläggningar".

3.8 Tjänster som stöder järnvägstrafiken

3.8.1 Rangerbangårdar

Rangerbangårdarna är bangårdar där spårnätets form och omfattning möjliggör rangering av tåg. Rangerbangårdarna har märkts i bilaga 2 (Järnvägens trafikplatser) med "rangeringsmöjlighet".

Alla rangerbangårdsspår är inte elektrifierade. Trafikverkets verksamhetsområdet Trafikledshållning delger vid behov information om elektrifierade spår.

Användningen av rangerbangårdar kan bli avgiftsbelagd. Om möjliga förändringar informeras på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁶⁸.

3.8.2 Uppställningsspår

Uppställningsspåren är sådana spår som i första hand har reserverats för förvaring av vagnar som väntar på transport. Spåren kan även användas till andra ändamål som tågtrafiken kräver. Endast trafikoperatörer och entreprenörer får låta vagnar stå på uppställningsspåren. Trafikverket definierar uppställningsspåren.

3.8.3 Service- och underhållstjänster

Möjligheterna till elmatning för rullande materiel med 400 och 1500 volts spänning framgår av bilaga 2 (Järnvägens trafikplatser). Dessutom redogörs för den största tillgängliga strömmen i ampere för elmatning med 400 volt. Användningen av service- och underhållstjänster förutsätter överenskommelse med leverantören av service- och underhållstjänsterna.

3.8.4 Bränsletankningsplatser

Trafikverket äger ingen bränsletankningsutrustning och erbjuder ingen bränsletankningsservice. I bilaga 2 (Järnvägens trafikplatser) finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som erbjuder tankning av bränsle. Användningen av tankningsplatserna förutsätter överenskommelse med tankningsplatsernas innehavare.

3.8.5 Tekniska anordningar

Om användningen av andra tekniska anordningar på bannätet (bl.a. vägningsanordningar, lyftkranar m.m.) skall överenskommas med innehavaren av anordningarna. Trafikverket ställer inte dessa anordningar till järnvägsoperatörernas förfogande. I bilaga 2 (Järnvägens trafikplatser) finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som tillhandahåller lyftanordningar.

⁶⁸ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat

3.9 Utvecklingsplanerna för bannätet

Utvecklingsplanerna för bannätet har presenterats i Trafikverkets verksamhets- och ekonomiplan för åren 2013-2016, som publicerades i februari 2012. Under VEP-perioden satsar man på att förnya överbyggnaden och förbättra trafikstyrningens säkerhet och flexibilitet på bangårdarna med hjälp av ny automationsteknik. Överbyggnaden förnyas på banavsnitten Lielähti-Kumo, Pieksämäki-Kuopio och Hoplax-Vandaforsen. Gamla fjärrstyrningssystem förnyas mellan Seinäjoki och Ylivieska. Dessutom börjar man förnya fjärrstyrningen på banavsnittet Parikkala-Joensuu, ställverken på banavsnittet Riihimäki-Seinäjoki och i Lahdenperä. Pågående utvecklingsprojekt i bannätet är bl.a. förbättringen av servicenivån på banavsnittet Seinäjoki-Uleåborg, Ringbanan, dubbelspåret mellan Karleby och Ylivieska.

Regeringens trafikpolitiska redogörelse innehåller följande banprojekt:

- Reparationer av stambanorna på områden med tjälskador eller mjuk mark.
- Triangelspåret i Riihimäki
- Förbättring av järnvägsförbindelsen på avsnittet Ylivieska-Idensalmi-Kontiomäki (elektrifiering)
- Ökad kapacitet på banavsnittet Helsingfors-Riihimäki
- Råvirkesterminaler
- Förnyande av järnvägstrafikens styrsystem.
- Bättre funktionalitet på Helsingfors bangård

4 Tilldelning av bankapacitet

4.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i Europaparlamentets och rådets [direktiv 2012/34/EU](#)⁶⁹ om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, järnvägslagen ([304/2011](#))⁷⁰ och i statsrådets förordning om tidtabellsperioder och ansökan om bankapacitet ([413/2011](#))⁷¹.

4.2 Processbeskrivning

Bankapacitet på statens bannät ansöks hos Trafikverket för respektive tidtabellsperiod samt under tidtabellsperioden för regelbunden trafik enligt vissa utsatta tider. Av bild 6 framgår hur man anholder om bankapacitet samt tidsschemat för tilldelningen. Bankapacitet kan även ansökas som brådsökande bankapacitet för annan än regelbunden järnvägstrafik.

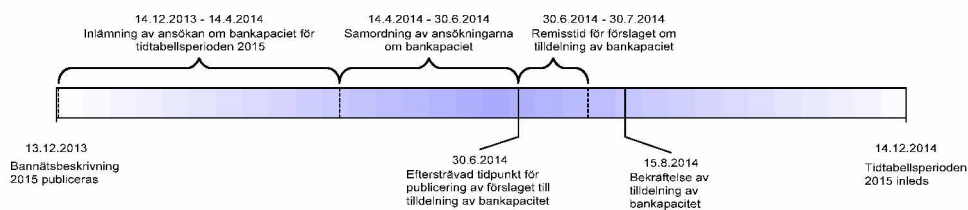


Bild 6. Tidsschema för ansökan om och tilldelning av bankapacitet.

Ansökan om bankapacitet

Principerna för ansökning av bankapacitet fastställs i järnvägslagen ([304/2011](#))⁷² och i statens förordning om järnvägstrafikens tågplaneperiod och ansökan om bankapacitet ([413/2011](#))⁷³. För precisering av lagen och förordningen har Trafikverket utarbetat en anvisning för ansökning av bankapacitet. Anvisningen finns att tillgå vid Trafikverkets verksamhetsområde Trafik och Information. Samma information finns också på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁷⁴.

Ansökan om bankapacitet för regelbunden trafik, ad hoc-ansökan och ändringsansökningar för den regelbundna trafiken ska göras i datasystemet [LIIKE](#)⁷⁵. För produkt-

⁶⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:SV:PDF>

⁷⁰ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%C3%A4rnv%C3%A4gslag>

⁷¹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2011/20110413>

⁷² <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2011/20110304>

⁷³ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2011/20110413>

⁷⁴ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/ratakapasiteetin_hallinta/liike

⁷⁵ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/ratakapasiteetin_hallinta/liike

ionen av information om ansökt bankkapacitet (=tåg) för tidtabellsperioden kan man förutom LIIKE också använda gränssnitt som definierats av Trafikverket. Ytterligare information om kraven på gränssnittet och anslutningen finns att få på Trafikverket. Ett exempel på kommersiellt system som uppfyller de ifrågavarande kraven på gränssnittet är den finska versionen av programmet Viriato för planering av tidtabeller. Tidtabeller som planerats med detta program kan anslutas till ansökan om bankkapacitet som görs via LIIKE.

För att säkerställa att de tågtidtabeller som planerats för ansökning av bankkapacitet är enhetliga, ska sökandena använda bakgrundsfakta som Trafikverket publicerat för planering av tidtabeller. Trafikverket upprätthåller dessa och aktuella uppgifter på sin Extranet-webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁷⁶.

Ansökan om bankkapacitet för växelarbete

Ansökan om kapacitet för växelarbete mellan trafikplatser samt mellan trafikplatsdelar inom en trafikplats görs via LIIKE-systemet. Om växelarbete som utförs på godsbangårdarna inom en trafikplats överenskommer man särskilt i bangårdsavtalet. Trafiken inom en trafikplats prioriteras i regel på följande sätt:

1. Tågtrafik (passagerar- och godstrafik, inklusive gränsöverskridande trafik och banarbete som utförs på linjen).
2. Trafik mellan olika delar av en trafikplats som krävs för växelarbete.
3. Växelarbete för gruppering av vagnar (tågbildning och upplösning av tåg)
4. Flyttande av materielen till uppställningsspår

4.3 Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankkapacitet

4.3.1 Ansökan om bankkapacitet för en tidtabellsperiod

Järnvägstrafikens tidtabellsperiod inleds kl. 00.00 natten mellan lördag och söndag under det andra veckoslutet i december varje år och slutar vid samma tidpunkt följande år. Tidtabellsperioden 2015 inleds den 14.12.2014 och slutar den 12.12.2015. På motsvarande sätt inleds tidtabellsperioden 2016 den 13.12.2015 och slutar den 10.12.2016. Den som ansöker om bankkapacitet skall ansöka om bankkapacitet för respektive tidtabellsperiod tidigast 12 och senast 8 månader innan tidtabellsperioden träder i kraft. En ansökan kan inkludera alla trafikändringar som skall göras under tidtabellsperioden.

Besluten om tilldelning av bankkapacitet för regelbunden trafik kan under gällande tidtabellsperiod vid separata tidpunkter ändras för den återstående tidtabellsperioden, förutsatt att ändringen inte påverkar den bankkapacitet som beviljats andra järnvägsföretag eller den internationella trafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Tidpunkterna för ändring kan infalla klockan 00.00 på natten mellan lördag och söndag i tidtabellsperiodens början och klockan 00.00 på natten mellan söndag och måndag det veckoslut som följer avslutningen av skolläsåret. Utöver de ovan nämnda tidpunkterna kan Trafikverket av särskilda skäl besluta om andra tid-

⁷⁶ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/konsultit/Extranet

punkter för ändring. Ändringstidpunkterna under tidtabellsperioden 2015 är sannolikt:

14.12.2014
29.3.2015
15.6.2015
10.8.2015
25.10.2015

Trafikverket meddelar alla järnvägsföretag om de nya tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik. Besluten om tidpunkterna för ändring publiceras även på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁷⁷.

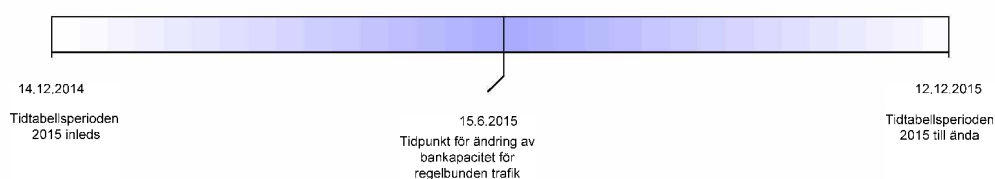


Bild 7. Tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik under tidtabellsperioden 2015.

Om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik skall ansökas senast fyra veckor före tidpunkten för ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik. Om ändringstidpunkten infaller på en heldag skall ansökan lämnas in den första vardagen efter helgen. Ansökan om tidtabellperiodens första ändring ska emellertid inlämnas redan sex veckor i förväg, eftersom man då för första gången fastställer spårordningen.

4.3.2 Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik

Sökande av bankapacitet kan hos Trafikverket ansöka om bankapacitet oberoende av de fastställda tidsfristerna, om den sökande omgående behöver bankapacitet tillfälligt för en eller flera järnvägslinjer. Om brådskande bankapacitet kan ansökas för tiden mellan ändringstidpunkterna efter det att ansökningstiden för tidpunkten för ändring av bankapaciteten har löpt ut. För museitrafik kan bankapacitet ansökas om tidigast fyra månader före planerad trafik. Det rekommenderas att ad hoc-ansökningar om bankapacitet görs tidigast två månader innan trafikeringen inleds, eftersom man annars kan bli tvungen att återkalla bankapaciteten på grund av planerade banarbeten. Om sökanden ändå lämnar in ansökan om bankapacitet tidigare än två månader före trafikeringen, är sökanden skyldig att kontrollera att den ansökta bankapaciteten inte står i konflikt med kapaciteten som reserverats för planerade banarbeten. Trafikverket delger då sitt svar på ansökan om bankapacitet inom fem vardagar efter att ansökan lämnats in. Närmare ansökningsinstruktioner finns på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁷⁸.

⁷⁷ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammatti liikenteen_palvelut/rataverkolla_liikenneointi/liikennesuunnittelu/muutokset_saannolliseen

⁷⁸ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammatti liikenteen_palvelut/rataverkolla_liikenneointi/ratakapasiteetin_hallinta

4.4 Tilldelning av bankapacitet

4.4.1 Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet

Trafikverkets Trafiktjänster avdelning upprättar på basis av ansökningarna ett förslag om tilldelning av bankapacitet (i lagen tidtabellsförslag) för följande tidtabellsperiod inom fyra månader efter utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. Förvaltarna av det europeiska bannätet har emellertid kommit överens om att högst 2,5 månader skall användas till samordning av ansökningarna om bankapacitet. I förslaget till tilldelning av bankapacitet tas endast in uppgifter om den bankapacitet som föreslås bli beviljad sökanden och endast i den omfattning och med de begränsningar som användningen av bankapaciteten förutsätter för genomförande av trafikledningen.

Förslaget till tilldelning av bankapacitet grundar sig i första hand på att den sökta bankapaciteten beviljas, förutsatt att de mot bankapaciteten svarande tidtabellerna gör det möjligt att bedriva järnvägstrafik i enlighet med de tekniska kraven och säkerhetskraven. Trafikverket kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av bankapacitet erbjuda en sökande sådan bankapacitet som inte väsentligt skiljer sig från den bankapacitet som ansöks. Trafikverket kan också låta bli att dela ut bankapacitet, förutsatt att det för tidtabellsperioden behövs reservkapacitet på grund av den prioritetsordning som gäller för järnvägstrafiken.

Samordningsförfarandet avseende bankapacitet för tidtabellsperioden

Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet eller om den bankapacitet som avses i en ansökan påverkar den bankapacitet som har sökts av någon annan sökande, samordnar Trafikverket ansökningarna om bankapacitet mellan sökandena. De sökande ska bereda sig på att delta i samordningsförhandlingar, som man försöker hålla senast i början av juni eller inom cirka två månader efter den sista inlämningsdagen för ansökan om bankapacitet inom tidtabellsperioden. I förhandlingarna går man igenom de konflikter som har framkommit i ansökan för tidtabellsperioden och försöker hitta en lösning som tillfredsställer alla parter.

Om förlikning mellan sökandena inte uppnås när det gäller samordning av bankapacitet, kan Trafikverket för upprättande av tidtabellsförslaget i ett enskilt fall avgöra prioriteringsordningen på de grunder som föreskrivs i järnvägslagen. Trafikverket fattar beslut om prioritetsordningen i enskilda fall senast tio dagar efter att förlikningen avslutats.

Trafikverket skickar ett förslag om tilldelning av bankapacitet inom utsatt tid till dem som ansökt om bankapacitet. Delgivandet sker på så sätt att tilldelningsförslaget publiceras på Trafikverkets webbsidor. Trafikverket ger tidtabellsförslaget för kännedom till dem som ansökt om bankapacitet inom utsatt tid och bereder sökandena tillfälle att bli hörda. Hörandet sker inom 30 dygn efter att tidtabellsförslaget har tillkännagivits, dvs. efter att tidtabellsförslaget har publicerats i LIIKE-systemet. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att ge utlåtande om tidtabellsförslaget inom tiden för hörande vilken är 30 dygn, som för dessa parter del börjar löpa när ett meddelande om att tidtabellsförslaget färdigställts publiceras på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁷⁹. På webb-

⁷⁹ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/ratakapasiteetin_hallinta

sidan finns det utöver förslaget om tilldelning även information om till vilken adress och inom vilken tid man bör ge utlåtande.

Bekräftande av förslaget till tilldelning av bankapacitet

Trafikverket skall på basis av förslaget till tilldelning av bankapacitet och efter utfrågning av parterna besluta om tilldelningen av bankapacitet på rättvisa och icke-diskriminerande grunder. Trafikverket skall samtidigt ta särskild hänsyn till passage-rar- och godstrafiken samt banhållningens behov liksom också bannätets effektiva användning. Vid beslutet skall även beaktas den prioritetsordning som gäller vid särskild och överbelastad bankapacitet, om inte bestämmelserna i detta kapitel föranleder annat.

Beviljande av kapacitet vid ändringstidpunkterna för regelbunden trafik

Vid ändringstidpunkterna för regelbunden trafik behandlas ansökningar om kapacitet på samma sätt som i ansökningsskedet under tidtabellsperioden, med undantag av skedet då tilldelningsförslaget ges. Om samma bankapacitet har ansökts av flera eller den sökta bankapaciteten inverkar på den bankapacitet som någon annan har ansökt om, fungerar inte Trafikverket längre som medlare mellan sökanden i fråga om bankapacitetsansökningarna vid ändringstidpunkterna, utan sökandena måste själva tillsammans försöka hitta en kompromisslösning. Ansökningarna som gäller ändringstidpunkterna behandlas i LIIKE-systemet.

Beviljande av brådskande bankapacitet

Trafikverket beviljar brådskande bankapacitet efter ansökan (s.k. ad hoc-ansökan), om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte specialbestämmelserna i järnvägslagen föranleder annat, skall brådskande bankapacitet beviljas den första sökanden. Under tjänstetid svarar Trafikverkets enhet för användning av bannätet av brådskande bankapacitet, och utanför tjänstetid sköts detta av Bantrafikcentralen.

Bankapacitetsplaner för spåranvändning

Trafikplatsernas spåranvändning planeras samtidigt med ansökningarna om bankapacitet. Ansökningarna gällande spåranvändningsplanen för den regelbundna trafiken görs i LIIKE-systemet i samband med ansökningarna gällande ändringsdatumen för den regelbundna bankapaciteten. I det här skedet görs också ansökningar om spåranvändning sådana dagar då den regelbundna trafiken löper enligt avvikande tidtabell.

En ad hoc-ansökan måste även innehålla uppgifter om spåret. Spårets standarduppgifter har förts in i LIIKE-systemet, men om den som ansöker om bankapacitet vill använda ett visst spår på trafikplatsen, måste sökanden själv föra in uppgiften i sin ansökan. Då man skickar ansökan, måste man också kontrollera i den grafiska tidtabellen att tåget inte står i konflikt med tidtabeller som tidigare tilldelats på olika trafikplatser.

Annultera bankapacitet och ansöka om den på nytt

Bankapaciteten ska annulleras så snabbt som möjligt om sökanden inte behöver den reserverade bankapaciteten. Dessutom måste man annullera bankapacitet och ansöka om den på nytt om följande inträffar i fråga om den beviljade tidtabellen:

1. tidsuppgifterna eller rutten ändras
Det krävs också en ny ansökan om bankapacitet om tåget avgår mer än 120 minuter senare än tidtabellen från sin ursprungliga avgångsplats eller om man önskar att tåget ska avgå mer än 30 minuter före den officiella avgångstiden. Annars registreras inte tåget i JETI-systemet. Man behöver inte ansöka om ny bankapacitet om tåget under resans gång är försenat eller ligger före i tidtabellen.
2. stoppförfarandet eller typuppgifterna för stoppet förändras (kommersiellt vs. icke-kommersiellt stopp)
3. hastighetsprofilen, bromsviktshastigheten eller bromsstypen ändras (inverkar på förarens tidtabell).

Det rekommenderas att man ansöker om ny bankapacitet om tåget avgår betydligt försenat från tidtabellen eller om man önskar få i väg tåget före den officiella avgångstiden. I annat fall kan man inte garantera att tåget kan köra utan avbrott.

4.4.2 Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet

Ett järnvägsföretag kan hos regleringsorganet (Trafiksäkerhetsverket) söka rättelse i Trafikverkets beslut beträffande tilldelningen av bankapacitet (se kap. 1.4.3).

4.4.3 Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning

Om det inte är möjligt att samordna den sökta bankapaciteten under tidtabellsperioden på ett sätt som är tillfredsställande för de sökande, meddelar Trafikverket att den ifrågavarande delen av infrastrukturen är överbelastad. Det samma görs för sådana delar av infrastrukturen som förväntas ha otillräcklig kapacitet inom den närmaste framtiden. Om infrastrukturen har konstaterats vara överbelastad, ska Trafikverket göra en kapacitetsanalys. Inom ramen för analysen ska infrastrukturanvändarna höras. I analysen tas trafikstyrningen, tidtabellsstrukturen, hastighetsförändringarna och möjligheterna att förbättra infrastrukturen i beaktande. Inom sex månader efter det att kapacitetsanalysen blivit klar, ska Trafikverket upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

Prioritetsordning som tillämpas i Finland

Trafikverket beslutar att en järnvägslinje eller en del av den är överbelastad om en samordning av bankapaciteten mellan överlappande ansökningar misslyckas. Trafikverket kan även konstatera att bankapaciteten är överbelastad om det är uppenbart att bankapaciteten kommer att överbelastas under tidtabellsperioden.

Överlappande ansökningar kan rangordnas enligt tabell 1. Tanken är att varje tåg under hela sin resa kan definieras med någon av trafiktermerna i tabellen nedan. Trafiktermen i tabellen som hänför sig till ett tåg kan förändras medan tåget är på väg. Om det vid prioritering enligt tabellen finns behov av att prioritera tåg inom en viss prioritetskategori, ska man vid prioriteringen beakta resans längd samt antalet resdagar. På så sätt prioriteras transportbehovet enligt resans längd och regelbundenhet.

Tabell 1. Prioritetsordningen för överbelastad bankapacitet.

Prioritet	Trafik
1.	Synergisk passagerartrafikhelhet ⁸⁰
2.a	Snabb passagerartrafik ⁸¹
2.b	Transport som är bunden till industriella processer ⁸²
3.a	Närtågstrafik och övrig passagerartrafik
3.b	Övrig regelbunden godstågstrafik
4.	Godstågstrafik som inte har större tidtabellskrav
5.	Övrig trafik ⁸³

Avvikande från den prioritetsordning som anges i beskrivningen av bannätet

Trafikverket kan genom ett särskilt beslut om prioritetsordningen avvika från den allmänna prioritetsordning som avses i järnvägslagen och nätbeskrivningen till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver sådan trafik som upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktion. Det samma gäller en sökande om avslag av ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden, ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller för affärsverksamheten som bedrivs av deras kunder.

4.4.4 Ramavtalens inverkan

Trafikverket har inga ikraftvarande ramavtal med järnvägsföretag. Med ett ramavtal kan man fastställa den sökandes och Trafikverkets rättigheter och skyldigheter för en längre tid än en tidtabellsperiod. Ramavtalen hindrar emellertid inte andra sökanden att använda infrastrukturen i fråga och binder inte heller Trafikverket att bevilja järnvägsföretaget i fråga den bankapacitet som anges i avtalen.

4.5 Bankapacitet vid underhåll och banarbeten

Bannätet kan även användas till att flytta maskiner som används inom banhållningen från baserna till arbetsfälten, mellan arbetsfälten och i underhållssyfte. Vissa spår används huvudsakligen för banhållningens behov. För trafikering utanför det område som reserverats för banhållning krävs i enlighet med järnvägslagen ett säkerhetsintyg som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket, om trafikeringen sker som tåg eller växlingsarbete. Säkerhetsintyget beviljas mot ansökan för högst fem år åt gången. För bevil-

⁸⁰ Med synergisk passagerartrafikhelhet avses i passagerartrafiken sådana tåg som utgör ett trafiksystem som producerar klart mervärde för kunderna. Ett sådant system är t.ex. trafik enligt standardtidtabell.

⁸¹ Med snabb passagerartrafik avses trafik som till några delar inte hör till ett trafiksystem som medför synergi. Även internationell passagerartrafik kan höra till denna kategori.

⁸² Med processindustrins transporter avses transporter vilkas direkta slutmål eller startplats är en hamn eller en privat spåranläggning. Transporterna är en väsentlig del av helhetslogistiken. Till denna grupp hör framför allt kombinerade transporter, den kemiska skogsindustrins transporter och transporter till hamnar.

⁸³ Med övrig trafik avses t.ex. trafik i samband med banarbete, museitrafik eller växlarbete på banavsnitt.

jande av säkerhetsintyget förutsätts att den som bedriver banhållningsrelaterad trafikverksamhet har tillräcklig ansvarsförsäkring och riskhanteringssystem, att dess materiel är godkänt av Trafiksäkerhetsverket och att personerna som trafikerar har sådan kompetens som krävs för sina uppgifter. Ansökan om den bankapacitet som krävs för trafikering görs i LIIKE-systemet. I [TURO](#)⁸⁴ finns särskilda direktiv för maskiner som används för banhållning på bannätet och för personer samt företag som arbetar med trafiksäkerheten.

Vid tidpunkten för publiceringen av nätbeskrivningen utgör bilaga 13 den bästa uppskattningen av vilka banarbeten som påverkar trafiken under tidtabellsperioden 2015 och vilka bankapacitetsbehov de i sin tur orsakar banhållningen. Arbetsprogrammet, anpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga arbetspassen ändras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Bilaga 13 är således inte bindande för Trafikverket. Efter att Beskrivningen av Finlands bannätet publicerats upprätthåller Trafikverket uppdaterad information om arbetsprogrammet under följande tidtabellsperiod och delger regelbundet sökande av bankapacitet information om detta på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁸⁵.

Före inledningen av följande tidtabellsperiod, det vill säga för tidtabellsperioden 2015 i december 2014, fattar Trafikverket särskilt beslut om alla banarbeten som väsentligen påverkar trafiken och de nödvändiga arbetspassen i samband med dem.

Efter beslutet kan uppkomna arbetspass i banhållningen eller ändringar av tidigare beslut vid särskilt behov diskuteras separat. Utgångspunkten är att inga arbetspass som kräver trafikomställningar arrangeras, utan arbeten som uppkommer efter beslutet utförs på trafikens villkor (i trafikluckor).

Utöver det ovan beskrivna skall den som behöver utföra ett arbete alltid separat kontakta Trafikverkets trafikplanerare och i enlighet med Trafikverkets arbetspassbeslut komma överens om arbetspasset i detalj senast två månader innan arbetet inleds.

Innan ett arbete inleds i det överenskomna arbetspasset skall den som utför arbetet ha beviljats bankapacitet, ha tillstånd för att utföra banarbete och vid behov även för spänningsavbrott.

4.6 Outnyttjad bankapacitet

Trafikverket har rätt att återkalla den bankapacitet, eller en del av den, som beviljats en sökande om den sökande under 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än vad det nedan definierade tröskelvärdet förutsätter. Tröskelvärdet för minsta utnyttjande av bankapaciteten i Finland är i princip 80 %. På banavsnitten Helsingfors–Kervo, Helsingfors–Vandaforsen och Helsingfors–Alberga är tröskelvärdet för minsta utnyttjande 95 %.

Trafikverket får emellertid inte återkalla bankapaciteten om kapaciteten har blivit outnyttjad på grund av andra än ekonomiska orsaker som inte är beroende av sökanden eller järnvägsföretaget. Trafikverket återtar alltid bankapacitet för den tid då ett järnvägsföretag inte innehar säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

⁸⁴ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2012-01_turo_web.pdf

⁸⁵ http://porta.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/liikennesuunnittelu/ratatyot

4.7 Specialtransporter och farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3 Farliga ämnen. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex <http://www.finlex.fi>⁸⁶ och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor <http://www.trafi.fi>⁸⁷.

Trafikverket beviljar specialtillstånden.

4.8 Åtgärder i händelse av störningar

4.8.1 Principer

Trafikverket har rätt att helt eller delvis återkalla bankapacitet på en sådan järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt tagits ur bruk.

Trafikverket skall då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Trafikverket är emellertid inte skyldigt att ersätta den som innehar bankapacitet för eventuell skada, såvida man inte avtalat om annat med innehavaren av bankapacitet.

Ersättningar i anslutning till störningar behandlas i stycke 6.4 (Incitamentssystem för bästa möjliga utförande).

4.8.2 Instruktioner

Trafikverket fastställer reglerna för hanteringen av störningssituationer järnvägsföretagen emellan. Ett järnvägsföretag kan föreslå egna instruktioner i händelse av störningar som gäller företagets egna tåg.

Trafikcentralen på Trafikverket löser störningssituationerna inom järnvägstrafiken och ger handledning i hur man skall agera i störningssituationer. Ytterligare information finns i Trafikverkets publikation, Handbok för järnvägstrafik, på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁸⁸.

I sin anvisning Anvisningar om beredskapen för järnvägsolyckor (OVRO) fastställer Trafikverket de åtgärder som borde vidtas vid olyckshändelse och hur man i förväg kan förbereda sig på olyckor. Anvisningen finns på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁸⁹.

4.8.3 Sannolika situationer

I störningssituationer förfar man enligt de anvisningar som ges av Trafikcentralen på Trafikverket.

⁸⁶ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

⁸⁷ http://www.trafi.fi/rautatiet/saadokset/kansalliset_maaraykset

⁸⁸ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ohje_2011_rautatieliikenteenohjauksen_kasikirja_web.pdf

⁸⁹ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2011-16_ohje_varautumisesta_web.pdf

4.8.4 Osannolika situationer

Trafikverket, järnvägsföretag och banhållningsföretag är skyldiga att inom hela sitt verksamhetsområde ha beredskap för järnvägsolyckor i enlighet med Trafikverkets anvisning Anvisningar om beredskapen för järnvägsolyckor (OVRO).

Principen är att ett järnvägsföretag och järnvägsentreprenörerna inom en rimlig tid efter att en olycka har skett är beredda att undanröja sin egen materiel och det transporterade godset från banan samt att avhjälpa de skador som förorsakats miljön. För att sköta om saken skall företaget göra upp en plan. De beredskapsåtgärder som ingår i planen skall vara gjorda innan trafikeringen inleds. Företaget själv får stå för de kostnader som uppstår av skapandet och underhållet av beredskapssystemet. Ansvar för olyckorna fastställs i enlighet med lagen om ansvar i spårtrafik och skadeståndslagen.

Trafikverket skall vara berett på att snabbt återställa banan i trafikabelt skick, och inom rimlig tid i sådant skick som motsvarar läget före olyckan. Trafikverket överenskommer om saken i samband med ingående av underhållsavtal.

Om man upptäcker säkerhetsbrister i bannätet som påverkar trafiken, kan Trafikverket bli tvunget att införa begränsningar gällande exempelvis axellasterna eller hastigheterna.

Kommunikationsministeriet ger föreskrifter om och övervakar hur de olika aktörerna på järnvägssektorn förberett sig för olyckor och undantagssituationer.

5 Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag

5.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i järnvägslagen (304/2011)⁹⁰.

Statsrådets förordning om tjänster som erbjuds järnvägsoperatörerna är under beredning. I stycket 5 och bilaga 2 (Järnvägens trafikplatser) beskrivs tjänsterna i anslutning till tillträde till bannätet. Dessa tjänster erbjuds av Trafikverket eller någon annan.

5.2 Tjänster som Trafikverket erbjuder

Trafikverket erbjuder järnvägsoperatörerna rätten att mot banavgift använda järnvägslinjer, rangerbangårdar, uppställnings- och lastningsspår och övriga spåranläggningar samt plattformar för persontrafiken i enlighet med den bankapacitet som beviljats dem. Trafikverket erbjuder dessutom tågledning samt passagerarinformations- och stationsutropssystem på de järnvägstrafikplatser som definierats i bannätsbeskrivningen (bilaga 14).

Trafikledningen för växlingsarbeten är avgiftsbelagd. Denna tjänst ingår inte i banavgiften.

Utnyttjande av bankapacitet inkluderar trafikoperatörens rätt att ansluta sig till Trafikverkets elöverföringsnät på de i bannätsbeskrivningen definierade elektrifierade banavsnitten för att få ström till drift och annan elförbrukning för rullande materiel. Trafikverket erbjuder dock inte elkraft, utan för detta skall trafikoperatören själv avtala med en elproducent. Trafikverket står inte heller till tjänst med tankningsställen för bränsle.

Trafikverket kan erbjuda trafikoperatörerna tjänster som prissatts på affärsekonomiska grunder bl.a. rätten att använda byggnader och markområden som Trafikverket förfogar över. Dessutom tas det ut tilläggsavgifter för de servicetjänster som erbjuds i Ilmala. Användningen av Trafikverkets tjänster skrivs ned i avtalet parterna emellan om tillträde till bannätet eller i separat hyresavtal.

5.3 Tjänster som erbjuds av andra

Ett järnvägsföretag är skyldigt att erbjuda vissa tjänster inklusive spårförbindelse till en annan aktör som bedriver järnvägstrafik, om endast ett företag erbjuder dessa tjänster och tjänsterna inte i annat fall kan ordnas på ett rimligt sätt. Om tjänsternas tillgänglighet skall förhandlas och om deras utnyttjande avtalas med serviceproducenterna. Serviceproducenten har rätt att ta ut avgifter för sina tjänster. Avgifterna

⁹⁰ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%C3%A4rn%C3%A4gslag>

skall vara desamma för alla järnvägsföretag samt rimliga i förhållande till de kostnader som tjänsterna orsakar.

Sådana tjänster kan utgöra bl.a. användningen av följande tjänster:

- företagets elöverföringsanordningar
- bränsletankningsanordningar
- passagerarstationer
- godstrafikterminaler
- rangerbangårdar
- rangeringsanordningar
- depåsidospår
- utrymme och anordningar för service och underhåll av rörlig materiel
- övrig teknisk utrustning (bl.a. sandningsutrustning, el- och vattenuttag för rörlig materiel, strålningsmätare för vagnarna, anordningar för mätning av cisternvagnarnas påfyllningsgrad, anordningar för vägning av vagnarna och anordningar för testning av bromsar) samt
- utbildningstjänster för personal som arbetar med trafiksäkerhetsuppdrag

6 Banavgiften

6.1 Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar

Den rättsliga grunden för fastställandet av banavgiften och banskatten beskrivs i järnvägslagen (304/2011)⁹¹, i banskattelagen (605/2003)⁹² och i kommunikationsministeriets förordning om banavgiftens grunddel (1084/2009)⁹³.

Till banavgiftens grunddel hör minimipaketet för tillträdestjänster (beskrivs i punkt 5.2) inklusive bantillträdestjänster och spårförbindelser på statens bannät.

6.2 Banavgiftssystemet

Banavgiftssystemet kommer att ändras under tidtabellsperioden 2015. Ändringarna baserar sig på författningsändringarna som gjorts till följd av uppdateringen av **Det första järnvägspaketet**⁹⁴. Den grundläggande principen är fortfarande att Trafikverket skall av järnvägsoperatörerna på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor uppbära banavgiftens grunddel för minimipaketet för tillträdestjänsterna samt för spårförbindelserna till tjänsterna för utnyttjande av bannätet enligt hur de utnyttjas. Banavgiftens grunddel baserar sig alltid på de kostnader som direkt orsakas av järnvägstrafiken.

Banskatten består av miljö- och tilläggsavgifter enligt kapacitets- och banavgiftsdirektivet. I miljöavgiften kan man beakta de kostnader som uppstår av tågets miljöpåverkan. Det kan bli ändringar i hur banskatten tas ut efter att denna nätbeskrivning publicerats. Information om ändringarna ges på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁹⁵.

Tilläggsavgift kan **tas ut** för att fullständigt täcka kostnaderna som uppkommit i samband med användningen av infrastrukturen. Dessutom tas investeringsskatt ut fram till 31.8.2021 för att delvis täcka investeringskostnaderna för banavsnittet Kervo-Lahtis.

⁹¹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%C3%A4rnv%C3%A4gslag>

⁹² <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2003/20030605>

⁹³ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2009/20091084>

⁹⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:SV:PDF>

⁹⁵ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat

6.3 Banavgiftens storlek

Banavgiften består av avgifterna i tabell 2 nedan.

Tabell 2. Banavgiften.

Grundavgiften	Godstrafik 0,1350 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,1308 cent/bruttotonkilometer
Banskatten	Godstrafik - eldriven 0,05 cent/bruttotonkilometer - dieseldriven 0,1 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,01 cent/bruttotonkilometer
Investeringsskatt (gäller banavsnittet Kervo –Lahtis)	Godstrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer

6.4 Incitamentssystem för bästa möjliga utförande

För att främja en effektiv användning av bannätet och punktlig järnvägstrafik samt för att minska driftsstörningar orsakade av järnvägstrafiken och banhållningen, uppmanas järnvägsoperatörerna och Trafikverket att begränsa de störningar deras verksamhet ger upphov till och att förbättra användningseffektiviteten av bannätet med ett incitamentssystem.

Järnvägsoperatören skall betala ersättning till Trafikverket, om järnvägsoperatörens trafik avsevärt avviker från den beviljade bankapaciteten av en orsak som beror av honom och om detta har en negativ effekt på järnvägssystemets funktion. Trafikverket skall betala ersättning till järnvägsoperatören om tillgängligheten till bannätet på grund av trafikstörningar som beror av Trafikverket avviker avsevärt från den bankapacitet som beviljats järnvägsoperatören och om detta har en negativ effekt på järnvägssystemets funktion. I användningsavtalet för bannätet överenskomms grunderna för ersättningarna och själva ersättningarna.

Incitamentssystemet gäller tågtrafiken, inte trafiken för växelarbete.

6.5 Ändringar av banavgiften

Banavgiftssystemet förnyas. På sin webbplats redogör Trafikverket för principerna för gällande banavgiftssystemet och banavgiftens storlek.

6.6 Debitering av banavgiften

Banavgiften betalas åt Trafikverket enligt debitering för varje kalendermånad i efterskott på basis av de transporter som genomförts.

Vid publiceringstidpunkten för denna nätbeskrivning tas banskatten ut på följande sätt: Järnvägsoperatören ska för faktureringen månatligen meddela Trafikverket om

den trafik som idkats. Meddelandena ska skickas till adressen kirjaamo(at)trafikverket.fi och för kännedom till leena.rouhiainen(at)trafikverket.fi.

Trafikverket strävar efter att ändra denna praxis så att banavgiften i fortsättningen tas ut på basis av uppgifterna i Trafikverkets system (RataDW). Järnvägsoperatörerna meddelas skriftligen om det nya tillvägagångssättet. Informationen finns också på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁹⁶.

Trafikverket förutsätter inte några säkerheter för erläggandet av banavgifterna, men banavgifterna och de övriga avgifterna i samband med den kan utmätas utan dom eller beslut.

⁹⁶ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat

Basuppgifter om banavsnitt

Anteckningar:

On	"ja"
—	"nej"
AC2	elektrifieringssystem 25 kV / 50 Hz
ATP	Automatisk tågkontroll

Kolumnerna i tabellen:

Knutpunkt i bannätet – trafikplats där spårtrafiken kan ändra rutt.

Banans längd utgör avståndet mellan bannätets knutpunkter.

Största lutning anger den största lutningen på ett 1200 meter långt avsnitt.

Elektrifieringssystem anger elektrifierade bansträckor.

Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka anger vilka bansträckor som är försedda med automatiskt signalsystem.

Automatisk tågkontroll anger vilka bansträckor som är utrustade med ATC.

ERTMS anger huruvida bansträckan är försedd med sameuropeiskt signalsystem och radionätet GSM-R.

ATC-kodning av lutande tåg anger vilka bandelar som utrustats med ATC så att man med lutande tåg kan köra med högre hastighet i kurvor än med andra tåg.

Radiosystem anger digital (GSM-R) kommunikationsutrustning som är i bruk mellan föraren och trafikledningen.

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys-järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio-järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings-systemet	Linje-blockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Lenght of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	
Helsinki asema	Havukoski	18	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Havukoski	Kerava asema	11	7,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kerava asema	Hyvinkää	29	7,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Hyvinkää	Riihimäki asema	12	7,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kerava asema	Vuosaari	19	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kerava asema	Sköldvik	27	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kerava asema	Hakosilta	65	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Hyvinkää	Lohja	64	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Lohja	Karjaa	35	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Helsinki asema	Huopalahti	6	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Huopalahti	Vantaankoski	9	11,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Vantaankoski (från 1.7.2015)	Havukoski	18	40,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Huopalahti	Kirkkonummi	31	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kirkkonummi	Karjaa	49	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Karjaa	Hanko asema	50	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Karjaa	Turku asema	107	12,7	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Turku asema	Turku satama	3	7,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Riihimäki asema	Toijala	76	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Turku asema	128	10,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Tampere asema	40	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Valkeakoski	18	8,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Turku asema	Raisio	8	7,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Raisio	Naantali	6	9,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Raisio	Uusikaupunki	57	9,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Uusikaupunki	Hangonsaari	3	11,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Tampere asema	Lielähti	6	9,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Lielähti	Kokemäki	91	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kokemäki	Rauma	47	9,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kokemäki	Pori	38	9,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Pori	Mäntyluoto	21	5,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Pori	Ruosniemi	8	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Mäntyluoto	Tahkoluoto	11	5,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Lielähti	Parkano	69	10,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Niinisalo	Parkano	42	10,0	—	—	—	—	—	—
Parkano	Kihnö	17	9,5	—	—	—	—	—	—
Parkano	Seinäjäki asema	84	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Riihimäki asema	Hakosilta	48	8,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Hakosilta	Lahti	11	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Lahti	Loviisan satama	77	12,0	—	—	—	—	—	—
Lahti	Heinola	38	12,0	—	—	—	—	—	—
Lahti	Mukkula	7	15,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Lahti	Kouvola asema	61	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Luumäki	59	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Juurikorpi	33	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys-järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio-järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings-systemet	Linje-blockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	
Juurikorpi	Kotka asema	18	8,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kotka asema	Kotkan satama	1	0,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kotka Hovinsaari	Kotka Mussalo	5	6,0	AC2	—	ATP	—	—	GSM-R
Juurikorpi	Hamina	19	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Kuusankoski	10	9,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Mynttilä	86	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Mynttilä	Ristiina	21	12,5	—	—	—	—	—	—
Mynttilä	Otava	20	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Otava	Otavan satama	2	22,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Otava	Pieksämäki asema	86	11,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Luumäki	Vainikkala asema	33	8,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Luumäki	Lappeenranta	27	9,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Lappeenranta	Mustolan satama	18	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Lappeenranta	Imatra tavara	39	9,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Imatra tavara	Imatrankoski-raja	10	11,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Imatra tavara	Parikkala	60	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Pieksämäki asema	Huutokoski	31	11,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Huutokoski	Savonlinna	75	12,0	—	On	ATP	—	—	—
Savonlinna	Parikkala	59	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Parikkala	Säkäniemi	93	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Niirala-raja	Säkäniemi	33	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Säkäniemi	Joensuu asema	37	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Joensuu asema	Ilomantsi	71	12,0	—	—	—	—	—	—
Joensuu asema	Viinijärvi	32	9,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Huutokoski	Varkaus	18	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Varkaus	Kommila	6	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Varkaus	Viinijärvi	101	11,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Joensuu asema	Uimaharju	50	17,6	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Uimaharju	Liekka	54	11,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Liekka	Pankakoski	6	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Liekka	Nurmes	56	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Nurmes	Vuokatti	85	11,5	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	Lahnaslampi	12	10,0	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	Kontiomäki	24	10,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Pieksämäki asema	Suonenjoki	38	9,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Suonenjoki	Iisvesi	6	10,0	—	—	—	—	—	—
Suonenjoki	Siilinjärvi	76	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Siilinjärvi	Sysmäjärvi	99	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Siilinjärvi	Iisalmi	60	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Iisalmi	Murtomäki	62	12,7	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Murtomäki	Otanmäki	25	11,0	—	—	—	—	—	—
Murtomäki	Kajaani	20	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kontiomäki	Vartius	95	11,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Vartius	Vartius-raja	2	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys-järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio-järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings-systemet	Linje-blockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Lenght of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	
Kontiomäki	Ämmänsaari	92	12,0	—	—	—	—	—	—
Tampere asema	Orivesi	40	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Orivesi	Vilppula	47	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Vilppula	Mänttä	8	5,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Vilppula	Haapamäki	26	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapamäki	Seinäjoen asema	118	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapamäki	Jyväskylä	77	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Orivesi	Jämsä	56	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Jämsä	Kaipola	7	12,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Jämsä	Jämsänkoski	4	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Jämsänkoski	Jyväskylä	52	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Jyväskylä	Äänekoski	47	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Äänekoski	Haapajärvi	164	10,5	—	—	—	—	—	—
Jyväskylä	Pieksämäki asema	80	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Seinäjoen asema	Kaskinen	112	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Seinäjoen asema	Vaasa	75	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Vaasa	Vaskiluoto	5	1,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Iisalmi	Pyhäkumpu erkanemisvaihe	63	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Pyhäkumpu erkanemisvaihe	Pyhäkumpu	3	3,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Pyhäkumpu erkanemisvaihe	Haapajärvi	36	9,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapajärvi	Ylivieska	55	8,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Seinäjoen asema	Pännäinen	101	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Pännäinen	Pietarsaari	10	6,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Pietarsaari	Alholma	4	3,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Pännäinen	Kokkola	33	7,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kokkola	Ykspihlaja	5	10,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Kokkola	Ylivieska	79	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Ylivieska	Tuomioja	68	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Tuomioja	Raahen asema	28	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Raahen asema	Rautaruukki	9	10,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Tuomioja	Oulu asema	54	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Oulu asema	Kontiomäki	166	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Oulu asema	Kemi	105	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kemi	Ajos	9	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Kemi	Laurila	7	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Laurila	Tornio asema	19	7,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Laurila	Rovaniemi	106	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Rovaniemi	Kemijärvi	85	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kemijärvi	Isokylä	7	5,5	—	—	—	—	—	—
Tornio asema	Tornio-raja	3	4,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Tornio asema	Röyttä	8	8,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Tornio asema	Kolari	183	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Sysmäjärvi	Vuonos	7	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Viinijärvi	Sysmäjärvi	13	7,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys-järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio-järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings-systemet	Linje-blockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	
Murtomäki	Talvivaara	24	12,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kajaani	Lamminniemi	3	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Kajaani	Kontiomäki	26	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R

Järnvägens trafikplatser

Teckenförklaringar

() i plattformskolumnerna	Trafikverket underhåller ej plattformen
K	Ja
Y	Ja, privat
K i trafikledningskolumnerna	Fjärrstyrd
M i trafikledningskolumnerna	Manuell

Kolumnerna i tabellen:

Bränsle anger på vilka trafikplatser det finns bränsledistribution. Trafikverket erbjuder inte servicen i fråga.

Det andra namnet är trafikplatsens namn på Finlands andra officiella språk. Det andra namnet är i allmänhet svenskt, endast i Sköldvik är det finska namnet Kilpilahti undantagsvis det andra namnet på grund av ortens nuvarande språkförhållanden.

Förkortning anger förkortningen av namnet på trafikplatsen.

Kommersiellt namn är det kommersiella namnet på trafikplatsen, om detta skiljer sig från trafikplatsens officiella namn som används för trafiksäkerhetsuppgifter.

Dimensionerande spårlängd anger det längsta spåret på trafikplatsen näst efter huvudspåret. Spårlängden är uppmätt så att den gäller i vardera färdriktningen.

Godstrafik anger på vilka trafikplatser det finns möjligheter att idka godstrafik.

Km Helsingfors anger trafikplatsens avstånd från Helsingfors gamla, vid det här laget rivna stationsbyggnad, uppmätt enligt bankilometersystemet. Enligt detta system har alla element på banan upprättats.

Kommun är den kommun där trafikplatsen är belägen.

Kortaste och längsta plattformslängd anger persontrafikplattformernas kortaste respektive längsta längd på trafikplatsen. Ett persontåg bör inte vara längre än den plattform som det stannar vid. Om plattformens längd står inom parentes (), betyder det att plattformen inte underhålls av Trafikverket och att trafikeringen sker på trafikutövarns ansvar.

Lastning i samma plan anger på vilka trafikplatser det finns plats att utföra lastning av godsvagnar i samma plan som spåret. Ett typiskt exempel är lastning av råvirke från bil eller bangårdens mellanlager i öppen godsvagn.

Lyftkran anger på vilka trafikplatser det är möjligt att använda lyftkran för lastning av vagnar samt lyftkranens maximala bärkraft. Trafikverket erbjuder inte servicen i fråga.

Möjlighet till växlingsarbete anger att spåranläggningarna på trafikplatsen har en sådan form att det går att byta lok till andra ändan av vagnskön, utan att växlingsrörelsen behöver gå via huvudspåret som korsar trafikplatsen.

Plattform i ändan av banan anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens ända (kombinerade transporter).

Plattformshöjd anger persontrafikplattformarnas formella höjd räknat från rälsytan.

Persontrafik anger på vilka trafikplatser det finns möjligheter att idka persontrafik.

Privata spåranläggningar anger att det på trafikplatsen finns minst en anslutning till ett spår i privat (alla utom Trafikverket) ägo eller administration.

Sidoplattform anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens sida samt längsta plattformslängden på trafikplatsen.

Tillgång till elström anger på vilken trafikplats det finns tillgång till 400 V eller 1500 V elström, närmast för matning av el till vagnar eller arbetsmaskiner.

Trafikledning anger om det tekniskt sett är möjligt att leda tågtrafiken manuellt eller fjärrstyrt. Kolumnen anger inte att trafikledningstjänster regelbundet finns att tillgå.

Trafikplatsens namn är det officiella namnet som används i samband med trafiksäkerhetsuppgifter.

Kääntöpöytiä-sarakkeessa kuvataan, millä liikennepaikoilla on mahdollista käyttää kääntöpöytää. En vändskiva i privat ägo markeras med bokstaven Y. Om Trafikverket äger vändskivan, anges också vändskivans längd i kolumnen.

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahvenus		Ahv		Trafikplats	270+960	Lielähti-Kokemäki	Kokemäki	K		
Airaksela		Arl		Trafikplats	436+985	Pieksämäki-Kontiomäki	Kuopio	K		K
Ajos		Ajo		Trafikplats	867+100	Kemi-Ajos	Kemi		K	K
Alapitkä		Apt		Trafikplats	505+840	Pieksämäki-Kontiomäki	Lapinlahti	K		K
Alavus		Alv		Trafikplats	373+445	Orivesi-Seinäjoki	Alavus	K		K
Alholmä	Alholmen	Alh		Trafikplats	532+570	Pietarsaari-Alholmä	Pietarsaari		K	K
Arola		Aro		Trafikplats	707+668	Kontiomäki-Vartius-rajä	Hyrynsalmi	K		K
Dragsvik		Dra		Trafikplats	171+180	Karjaa-Hanko	Raasepori	K		
Dynamiittivaihde		Dmv		Linjeväxel	199+185	Karjaa-Hanko	Hanko		K	K
Eläinpuisto-Zoo		Epz		Häilplats	338+751	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri			
Eno		Eno		Trafikplats	660+170	Joensuu-Nurmes	Joensuu	K		K
Ervelä		Erv		Trafikplats	119+816	Helsinki-Turku satama	Salo	K		
Eskola		Ela		Trafikplats	603+762	Seinäjoki-Oulu	Kannus	K		K
Espoo	Esbo	Epo		Trafikplats	20+600	Helsinki-Turku satama	Espoo	K		
Haapajärvi		Hpj		Trafikplats	649+205	Iisalmi-Ylivieska, Äänekoski-Haapajärvi	Haapajärvi	K	K	K
Haapakoski		Hps		Trafikplats	393+454	Pieksämäki-Kontiomäki	Pieksämäki	K		K
Haapamäen		Hmk		Linjeväxel	304+940	Orivesi-Seinäjoki	Keuruu		K	
kyllästämö		Hpk		Trafikplats	300+235	Haapamäki-Jyväskylä, Orivesi-Seinäjoki	Keuruu	K	K	K
Haapamäki		Haa		Trafikplats	39+567	Kerava-Hakosilta	Järvenpää	K		
Haarajoki		Hlt		Trafikplats	119+540	Kerava-Hakosilta, Riihimäki-Kouvola	Hollola	K		
Hakosilta		Hsi		Häilplats	56+737	Olli-Porvoo	Porvoo			
Haksi	Hax	Hma		Trafikplats	243+646	Juurikorpi-Hamina	Hamina	M	K	K
Hamina	Fredrikshamn	Hsl		Trafikplats	602+199	Kouvola-Joensuu	Joensuu	K		K
Hammasslahti		Hna		Trafikplats	21+394	Helsinki-Riihimäki	Vantaa	K		
Hanala	Hanaböle	Hgs		Trafikplats	269+655	Uusikaupunki-Hangonsaari	Uusikaupunki		K	K
Hangonsaari		Hnh		Linjeväxel	1047+083	Laurila-Kemijärvi	Kemijärvi			K
Hanhikoski		Hks		Trafikplats	418+089	Jyväskylä-Pieksämäki	Hankasalmi	K	K	K
Hankasalmi		Han		Delad	–	Karjaa-Hanko		K		
HANKO				trafikplatsen						
<i>Hanko asema</i>	<i>Hangö</i>	<i>Hnk</i>	<i>Hanko</i>	<i>En del av trafikplatsen (Hangö)</i>	<i>207+119</i>		<i>Hanko</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Hanko tavara</i>		<i>Hnkt</i>		<i>En del av trafikplatsen (Hangö)</i>	<i>206+350</i>		<i>Hanko</i>			<i>K</i>
<i>Hanko-Pohjoinen</i>	<i>Hangö Norra</i>	<i>Hkp</i>		<i>En del av trafikplatsen (Hangö)</i>	<i>205+935</i>		<i>Hanko</i>			
Harjavalta		Hva		Trafikplats	295+542	Kokemäki-Pori	Harjavalta	K	K	K
Harju		Hj		Trafikplats	201+643	Kouvola-Pieksämäki	Kouvola	K		K
Harviala		Hrv		Trafikplats	99+456	Riihimäki-Tampere	Janakkala	K		
Haukipudas		Hd		Trafikplats	775+159	Oulu-Laurila	Oulu	K		K
Haukivuori		Hau		Trafikplats	344+442	Kouvola-Pieksämäki	Mikkeli	K		K
HAUSJÄRVI		Hjr		Delad	–	Riihimäki-Kouvola		K		
<i>Hausjärvi tavara</i>		<i>Has</i>		<i>En del av trafikplatsen (Hausjärvi)</i>	<i>86+210</i>		<i>Hausjärvi</i>			<i>K</i>

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Oitti		Oi		En del av trafikplatsen (Hausjärvi)	86+809		Hausjärvi			
Haviseva		Hvs		Trafikplats	208+135	Tampere–Jyväskylä	Kangasala	K		
Heikkilä		Hek		Trafikplats	34+856	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi	K		
Heinola		Ha		Trafikplats	167+607	Lahti–Heinola	Heinola	M	K	K
Heinoo		Hno		Trafikplats	237+965	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K		
Heinävaara		Häv		Trafikplats	648+408	Joensuu–Ilomantsi	Joensuu			K
Heinävesi		Hnv		Trafikplats	468+135	Pieksämäki–Joensuu	Heinävesi	K		K
HELSINKI		Hel		Delad trafikplatsen	–	Helsinki–Turku satama, Helsinki–Riihimäki		M		
Helsinki asema	Helsingfors	Hki	Helsinki päärautatieasema	En del av trafikplatsen (Helsingfors)	0+159		Helsinki			K
Pasila asema	Böle	Psl	Pasila	En del av trafikplatsen (Helsingfors)	3+230		Helsinki			
Pasila autojuna-asema	Böle biltågstation	Pau		En del av trafikplatsen (Helsingfors)	4+319		Helsinki			
Ilmala asema		Ila	Ilmala	En del av trafikplatsen (Helsingfors)	4+434		Helsinki			
Helsinki Kivihaka	Stenhagen	Khk		En del av trafikplatsen (Helsingfors)	4+701		Helsinki			
Pasila tavara		Pslt		En del av trafikplatsen (Helsingfors)	4+748		Helsinki		K	K
Ilmala ratapiha		Ilr		En del av trafikplatsen (Helsingfors)	4+950		Helsinki		K	K
Käpylä	Kottby	Käp		En del av trafikplatsen (Helsingfors)	5+840		Helsinki			
Oulunkylä	Äggelby	Olk		En del av trafikplatsen (Helsingfors)	7+399		Helsinki		K	
Herrala		Hr		Hällplats	115+790	Riihimäki–Kouvola	Hollola			
Hiirola		Hir		Trafikplats	318+957	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		
Hikiä		Hk		Hällplats	79+743	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi		K	
Hillosensalmi		Hls		Trafikplats	233+344	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		
Hinthaara	Hindhår	Hh		Hällplats	52+150	Olli–Porvoo	Porvoo			
Hirvineva		Hvn		Trafikplats	715+500	Seinäjohti–Oulu	Liminka	K		K
Humppila		Hp		Trafikplats	188+778	Toijala–Turku	Humppila	K	K	K
Huopalahti	Hoplax	Hpl		Trafikplats	6+375	Helsinki–Turku satama, Huopalahti–Vantaankoski	Helsinki	K		
Huutokoski		Hko		Trafikplats	406+988	Pieksämäki–Joensuu, Huutokoski–Savonlinna	Joroinen	K	K	
Hyrnsalmi		Hys		Trafikplats	704+601	Kontiomäki–Ämmänsaari	Hyrnsalmi	M		K
Hyvinkää	Hyvinge	Hy		Trafikplats	58+792	Helsinki–Riihimäki, Hyvinkää–Karjaa	Hyvinkää	K	K	K
Hämeenlinna	Tavastehus	HL		Trafikplats	107+559	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna	K	K	K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Härmä		Hm		Trafikplats	472+940	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		K
Höljäkkä		Höl		Hällplats	765+261	Joensuu–Nurmes	Nurmes		K	K
Ii		Ii		Trafikplats	789+165	Oulu–Laurila	Ii	K		K
Iisalmen teollisuusraiteet	Keveli	Itr		Linjeväxel	548+611	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Iisalmi	Idensalmi	Ilm		Trafikplats	550+360	Iisalmi–Ylivieska, Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K	K	K
Iisvesi		Isv		Trafikplats	420+127	Suonenjoki–Iisvesi	Suonenjoki		K	K
Iittala		Ita		Hällplats	129+286	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna			
Ilomantsi	Ilomants	Ilo		Trafikplats	695+203	Joensuu–Ilomantsi	Ilomantsi	M	K	K
IMATRA		Ima		Delad trafikplatsen	326+542	Kouvola–Joensuu, Imatra tavaara–Imatrankoski-raja	Imatra	K		
<i>Imatra asema</i>		<i>Imr</i>	<i>Imatra</i>	<i>Trafikplatsen (Imatra)</i>	<i>323+977</i>		<i>Imatra</i>			
<i>Imatra tavaara</i>		<i>Imt</i>		<i>Trafikplatsen (Imatra)</i>	<i>326+542</i>		<i>Imatra</i>		K	K
<i>Imatrankoski</i>		<i>Imk</i>		<i>Trafikplatsen (Imatra)</i>	<i>331+267</i>		<i>Imatra</i>		K	K
<i>Pelkola</i>		<i>Pa</i>		<i>Trafikplatsen (Imatra)</i>	<i>335+672</i>		<i>Imatra</i>		K	K
Imatrankoski-raja		Imkr		Trafikplats	337+095	Imatra tavaara–Imatrankoski-raja	Imatra			
Inha		In		Linjeväxel	341+367	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri			K
Inkeroinen		Ikr		Trafikplats	212+781	Kouvola–Kotka	Kouvola	K	K	K
Inkoo	Ingå	Iko		Trafikplats	70+620	Helsinki–Turku satama	Inkoo	K		K
Isokangas		Isg		Linjeväxel	431+759	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Parkano			
Isokylä		Ikä		Trafikplats	1062+829	Kemijärvi–Kellosoelkä	Kemijärvi	M	K	K
Isokyrö	Storkyro	Iky		Trafikplats	447+488	Seinäjoki–Vaasa	Isokyrö	K		K
Jalasjärvi		Jal		Trafikplats	309+871	Tampere–Seinäjoki	Jalasjärvi	K		K
Jepua	Jeppo	Jpa		Trafikplats	495+784	Seinäjoki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		K
JOENSUU		Joe		Delad trafikplatsen	–	Pieksämäki–Joensuu, Kouvola–Joensuu, Joensuu–Ilomantsi, Joensuu–Nurmes		M		
<i>Joensuu Sululahti</i>		<i>Sul</i>		<i>Trafikplatsen (Joensuu)</i>	<i>622+650</i>		<i>Joensuu</i>			K
<i>Joensuu Peltola</i>		<i>Plt</i>		<i>Trafikplatsen (Joensuu)</i>	<i>623+540</i>		<i>Joensuu</i>		K	K
<i>Joensuu asema</i>		<i>Jns</i>	<i>Joensuu</i>	<i>Trafikplatsen (Joensuu)</i>	<i>624+313</i>		<i>Joensuu</i>			K
Jokela		Jk		Trafikplats	47+937	Helsinki–Riihimäki	Tuusula	K		K
Joroinen	Jorois	Jor		Linjeväxel	414+617	Huutokoski–Savonlinna	Joroinen			K
Jorvas		Jrs		Hällplats	32+322	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi			
Joutseno		Jts		Trafikplats	305+826	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Juankoski		Jki		Trafikplats	531+995	Siilinjärvi–Viinijärvi	Juankoski	K	K	K
Jutila		Jut		Trafikplats	94+620	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä	K		
Juupajoki		Jj		Hällplats	246+580	Orivesi–Seinäjoki	Juupajoki			

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Juurikorpi		Jri		Trafikplats	224+898	Kouvola–Kotka, Juurikorpi–Hamina	Kotka	K		
Jyväskylä		Jy		Trafikplats	340+370	Jyväskylä–Pieksämäki, Haapamäki–Jyväskylä, Jyväskylä–Äänekoski, Tampere–Jyväskylä	Jyväskylä	K	K	K
Jämsä		Jäs		Trafikplats	284+084	Jämsä–Kaipola, Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		K
Jämsänkoski		Jsk		Trafikplats	287+917	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K	K	K
Järvelä		Jr		Trafikplats	103+596	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä	K	K	K
JÄRVENPÄÄ		Jvp		Delad trafikplatsen	–	Helsinki–Riihimäki		K		
<i>Järvenpää asema</i>	<i>Träskända</i>	<i>Jp</i>	<i>Järvenpää</i>	<i>Trafikplatsen (Träskända)</i>	<i>36+786</i>		<i>Järvenpää</i>			
<i>Saunakallio</i>		<i>Sau</i>		<i>Trafikplatsen (Träskända)</i>	<i>38+846</i>		<i>Järvenpää</i>		K	K
<i>Purola</i>		<i>Pur</i>		<i>Trafikplatsen (Träskända)</i>	<i>40+533</i>		<i>Järvenpää</i>	K		
Kaipiainen		Kpa		Trafikplats	214+451	Kouvola–Joensuu	Kouvola	K	K	K
Kaipola		Kla		Trafikplats	290+303	Jämsä–Kaipola	Jämsä		K	K
Kairokoski		Kko		Linjväxel	423+184	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Parkano			K
Kaitjärvi		Kjr		Trafikplats	226+912	Kouvola–Joensuu	Luumäki	K		
Kajaani	Kajana	Kaj		Trafikplats	633+491	Pieksämäki–Kontiomäki, Kajaani–Lamminniemi	Kajaani	K		K
Kaleton		Ktn		Linjväxel	320+875	Haapamäki–Jyväskylä	Keuruu			
Kalkku		Kau		Trafikplats	199+471	Lielähti–Kokemäki	Tampere	K	K	
Kalliovarasto		Kao		Linjväxel	644+770	Pieksämäki–Kontiomäki	Kajaani		K	
Kallistahti		Kll		Linjväxel	465+822	Huutokoski–Savonlinna	Savonlinna			K
Kalvitsa		Ksa		Trafikplats	330+634	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		K
Kangas		Kgs		Trafikplats	642+466	Seinäjoki–Oulu	Ylivieska	K		K
Kannelmäki	Gamlas	Kan		Trafikplats	9+300	Huopalahti–Vantaankoski	Helsinki	K		
Kannonkoski		Ksi		Trafikplats	488+694	Äänekoski–Haapajärvi	Kannonkoski	M		K
Kannus		Kns		Trafikplats	591+582	Seinäjoki–Oulu	Kannus	K		K
Karhejärvi		Krr		Trafikplats	224+902	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Karhukangas		Khg		Trafikplats	621+508	Seinäjoki–Oulu	Ylivieska	K		
Karjaa	Karis	Kr		Trafikplats	157+817	Helsinki–Turku satama, Hyvinkää–Karjaa, Karjaa–Hanko	Raasepori	K	K	K
Karkku		Kru		Trafikplats	230+733	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K		K
Karviainen		Kar		Trafikplats	247+320	Toijala–Turku	Aura	K		
Kaskinen	Kaskö	Ksk		Trafikplats	530+522	Seinäjoki–Kaskinen	Kaskinen	K	K	K
Kattilaharju		Kth		Trafikplats	205+556	Kouvola–Joensuu	Kouvola	K		
Kauhajoki		Kji		Trafikplats	472+720	Seinäjoki–Kaskinen	Kauhajoki	K		
Kauhava		Kha		Trafikplats	455+728	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K	K	K
KAUKLAHTI		Kal		Delad trafikplatsen	–	Helsinki–Turku satama		K		
<i>Kauklahti asema</i>	<i>Köklax</i>	<i>Klh</i>	<i>Kauklahti</i>	<i>Trafikplatsen (Köklax)</i>	<i>24+277</i>		<i>Espoo</i>			K
<i>Mankki</i>	<i>Mankby</i>	<i>Mnk</i>		<i>Trafikplatsen (Köklax)</i>	<i>25+401</i>		<i>Kirkkonummi</i>		K	
Kaulinranta		Klr		Trafikplats	963+350	Tornio–Kolari	Ylitornio	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kauniainen	Grankulla	Kni		Trafikplats	16+054	Helsinki–Turku satama	Kauniainen	K		K
Kauppilänmäki		Kpl		Trafikplats	568+751	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K		K
Kausala		Ka		Hällplats	169+425	Riihimäki–Kouvola	Iitti			
Keitelepohtja		Ktp		Trafikplats	519+256	Äänekoski–Haapajärvi	Viitasaari	M		K
Kekomäki		Kek		Trafikplats	79+288	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi	K		
Kelkkämäki		Klk		Linjeväxel	399+992	Jyväskylä–Pieksämäki	Laukaa			
Kemi		Kem		Trafikplats	858+300	Oulu–Laurila, Kemi–Äjos	Kemi	K	K	K
Kemijärvi		Kjä		Trafikplats	1056+399	Kemijärvi–Kellosele, Laurila–Kemijärvi	Kemijärvi	K	K	K
Kempele		Kml		Trafikplats	741+075	Seinäjoki–Oulu	Kempele	K		K
Kera		Kea		Hällplats	14+536	Helsinki–Turku satama	Espoo			
KERAVA		Kev		Delad trafikplatsen	–	Helsinki–Riihimäki, Kerava–Hakosilta, Kerava–Sköldvik, Kerava–Vuosaari		K		
<i>Kerava asema</i>	<i>Kervo</i>	<i>Ke</i>	<i>Kerava</i>	<i>Trafikplatsen (Kervo)</i>	<i>28+869</i>		<i>Kerava</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kytömaa</i>		<i>Kyt</i>		<i>Trafikplatsen (Kervo)</i>	<i>31+274</i>		<i>Kerava</i>			
Kerimäki		Kiä		Trafikplats	495+531	Savonlinna–Parikkala	Savonlinna	K		K
Kesälahti		Kti		Trafikplats	428+003	Kouvola–Joensuu	Kitee	K		
Keuruu		Keu		Trafikplats	316+041	Haapamäki–Jyväskylä	Keuruu	K		K
Kihniö		Kiö		Trafikplats	444+460	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Kihniö	M		K
Kiiala	Kiala	Kia		Hällplats	60+013	Olli–Porvoo	Porvoo			
Kilo		Kil		Hällplats	13+035	Helsinki–Turku satama	Espoo			
Kilpua		Kua		Trafikplats	668+910	Seinäjoki–Oulu	Oulainen	K		K
Kinahmi		Knh		Linjeväxel	508+922	Siilinjärvi–Viinijärvi	Kuopio		K	
Kinni		Kii		Trafikplats	247+982	Kouvola–Pieksämäki	Mäntyharju	K		
Kirjola		Kij		Linjeväxel	384+475	Kouvola–Joensuu	Parikkala		K	
Kirkkonummi	Kyrkslätt	Kkn		Trafikplats	37+503	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi	K		K
Kirkniemi	Gerknäs	Krn		Trafikplats	136+261	Hyvinkää–Karjaa	Lohja	K	K	K
Kitee		Kit		Trafikplats	460+016	Kouvola–Joensuu	Kitee	K	K	K
Kiukainen		Kn		Trafikplats	297+395	Kokemäki–Rauma	Eura	K		K
Kiuruvesi		Krv		Trafikplats	583+985	Iisalmi–Ylivieska	Kiuruvesi	K	K	K
Kivesjärvi		Kvj		Trafikplats	878+146	Oulu–Kontiomäki	Paltamo	K		
Kohtavaara		Koh		Hällplats	775+927	Joensuu–Nurmes	Nurmes			
Koivu		Kvu		Trafikplats	923+373	Laurila–Kemijärvi	Tervola	K		K
Koivuhovi	Björkgård	Kvh		Hällplats	17+861	Helsinki–Turku satama	Espoo			
Koivukylä	Björkby	Kvy		Hällplats	19+440	Helsinki–Riihimäki	Vantaa			
Kokemäki	Kumo	Kki		Trafikplats	284+442	Lielähti–Kokemäki, Kokemäki–Rauma, Kokemäki–Pori	Kokemäki	K		K
Kokkola	Karleby	Kok		Trafikplats	551+441	Kokkola–Yksipihlaja, Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K	K	K
Kolari		Kli		Trafikplats	1067+206	Tornio–Kolari	Kolari	K		K
Kolho		Klo		Hällplats	286+265	Orivesi–Seinäjoki	Mänttä–Vilppula			K
Kolppi	Källby	Kpi		Trafikplats	525+100	Seinäjoki–Oulu	Pedersöre	K		K
Kommila		Kmm		Trafikplats	429+700	Varkaus–Kommila	Varkaus		K	K
Komu		Kom		Linjeväxel	607+174	Iisalmi–Ylivieska	Pyhäjärvi		K	
Kontiolahhti		Khi		Trafikplats	640+295	Joensuu–Nurmes	Kontiolahhti	K		K
Kontiomäki		Kon		Trafikplats	658+786	Nurmes–Kontiomäki, Oulu–Kontiomäki, Kontiomäki–Ämmänsaari, Pieksämäki–Kontiomäki, Kontiomäki–Vartius-aja	Paltamo	K	K	K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Koria		Kra		Hällplats	185+374	Riihimäki–Kouvola	Kouvola			
Korkeakoski		Kas		Trafikplats	247+910	Orivesi–Seinäjoki	Juupajoki	K	K	K
Korso		Krs		Hällplats	22+669	Helsinki–Riihimäki	Vantaa			
Korvensuo		Ksu		Trafikplats	50+500	Kerava–Hakosilta	Mäntsälä	K		
Koskenkorva		Kos		Trafikplats	442+447	Seinäjoki–Kaskinen	Ilmajoki	M		K
KOTKA		Kot		Delad trafikplatsen	–	Kouvola–Kotka, Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo		M		
<i>Kotka Hovinsaari</i>		<i>Hos</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Kotka)</i>	<i>240+400</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotka tavana</i>		<i>Ktt</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Kotka)</i>	<i>240+870</i>		<i>Kotka</i>			<i>K</i>
<i>Paimenportti</i>		<i>Pti</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Kotka)</i>	<i>241+190</i>		<i>Kotka</i>			
<i>Kotka asema</i>		<i>Kta</i>	<i>Kotka</i>	<i>En del av Trafikplatsen (Kotka)</i>	<i>242+775</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotkan satama</i>		<i>Kts</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Kotka)</i>	<i>243+579</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotolahti</i>		<i>Koo</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Kotka)</i>	<i>245+203</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotka Mussalo</i>		<i>Mss</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Kotka)</i>	<i>247+057</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
KOUVOLA		Kvl		Delad trafikplatsen	–	Riihimäki–Kouvola, Kouvola–Pieksämäki, Kouvola–Kotka, Kouvola–Joensuu, Kouvola–Kuusankoski		M		
<i>Kouvola asema</i>		<i>Kv</i>	<i>Kouvola</i>	<i>En del av Trafikplatsen (Kouvola)</i>	<i>191+540</i>		<i>Kouvola</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kouvola lajittelu</i>		<i>Kvla</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Kouvola)</i>	<i>192+570</i>		<i>Kouvola</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kouvola tavana</i>		<i>Kvt</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Kouvola)</i>	<i>194+050</i>		<i>Kouvola</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kouvola Oikoraide</i>		<i>Oik</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Kouvola)</i>	<i>194+460</i>		<i>Kouvola</i>			
<i>Kullasvaara</i>		<i>Kuv</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Kouvola)</i>	<i>197+300</i>		<i>Kouvola</i>			
Kovjoki		Koi		Trafikplats	508+925	Seinäjoki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Kruunupyy	Kronoby	Kpy		Trafikplats	537+585	Seinäjoki–Oulu	Kruunupyy	K	K	K
Kuivasjärvi		Kis		Trafikplats	276+327	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		K
KUOPIO		Kpo		Delad trafikplatsen	–	Pieksämäki–Kontiomäki		M		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kuopio asema		Kuo	Kuopio	En del av Trafikplatsen (Kuopio)	464+590		Kuopio			K
Kuopio tavaras		Kuot		En del av Trafikplatsen (Kuopio)	465+500		Kuopio		K	K
Kurkimäki		Krm		Trafikplats	444+074	Pieksämäki–Kontiomäki	Kuopio	K		K
Kuurla		Ku		Trafikplats	138+769	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna	K		
Kuusankoski		Kuk		Trafikplats	199+290	Kouvola–Kuusankoski	Kouvola	M	K	K
Kylänlahti		Kyn		Hällplats	742+960	Joensuu–Nurmes	Lieksa			
Kymi	Kymmene	Ky		Trafikplats	233+450	Kouvola–Kotka	Kotka	M	K	K
Kyminlinna		Kln		Hällplats	237+229	Kouvola–Kotka	Kotka			
Kyrö		Kö		Trafikplats	232+875	Toijala–Turku	Karinainen	K		K
	Namn från 1.7.2015									
Ainola (förkortning Ain)										
Kyrölä	Kelviä	Krö		Hällplats	34+784	Helsinki–Riihimäki	Järvenpää			
Kälviä		Klv		Trafikplats	568+144	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		K
Köykkäri		Kök		Trafikplats	486+491	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		
Lahdenperä		Lpr		Trafikplats	267+080	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		
Lahnaslampi		Lhn		Trafikplats	881+053	Vuokatti–Lahnaslampi	Sotkamo		K	K
Lahti	Lahtis	Lh		Trafikplats	130+170	Riihimäki–Kouvola, Lahti–Heinola, Lahti–Mukkula, Lahti–Loviisan satama	Lahti	K	K	K
Laihia	Laihela	Lai		Trafikplats	468+916	Seinäjoki–Vaasa	Laihia	K		K
Lakiala		Lak		Trafikplats	209+214	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Lamminkoski		Lmk		Trafikplats	268+785	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		
Lamminniemi		Lam		Trafikplats	636+664	Kajaani–Lamminniemi	Kajaani		K	K
Lapinjärvi	Lappträsk	Lpj		Trafikplats	185+432	Lahti–Loviisan satama	Lapinjärvi	M		K
Lapinlahti		Lna		Trafikplats	525+604	Pieksämäki–Kontiomäki	Lapinlahti	K		K
Lapinneva		Lpn		Linjeväxel	415+618	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Parkano			K
Lappeenranta	Villmanstrand	Lr		Trafikplats	287+726	Kouvola–Joensuu, Lappeenranta–Mustolan satama	Lappeenranta	K	K	K
Lappila		Laa		Hällplats	97+693	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä			
Lappohja	Lappvik	Lpo		Trafikplats	189+639	Karjaa–Hanko	Hanko	K	K	K
Lapua	Lappo	Lpa		Trafikplats	441+094	Seinäjoki–Oulu	Lapua	K	K	K
Larvakyttö		Lyö		Trafikplats	333+057	Tampere–Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Laukaa		Lau		Trafikplats	401+193	Jyväskylä–Äänekoski	Laukaa	K		
Laurila		Lla		Trafikplats	865+776	Laurila–Kemijärvi, Oulu–Laurila, Laurila–Tornio-rajaa	Keminmaa	K		K
Lauritsala		Lrs		Trafikplats	291+936	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Lautiosaari		Li		Trafikplats	863+064	Lautiosaari–Elijärvi, Oulu–Laurila	Kemi	K		
Lekola		Lkl		Trafikplats	276+011	Kouvola–Pieksämäki	Hirvensalmi	K		
Lempäälä		Lpä		Trafikplats	165+928	Riihimäki–Tampere	Lempäälä	K		
Leppäkoski		Lk		Trafikplats	87+830	Riihimäki–Tampere	Janakkala	K		
Leppävaara	Alberga	Lpv		Trafikplats	11+249	Helsinki–Turku satama	Espoo	K		K
Leteensuo		Lts		Trafikplats	123+554	Riihimäki–Tampere	Hattula	K		
Lieksa		Lis		Trafikplats	728+121	Joensuu–Nurmes, Lieksa–Pankakoski	Lieksa	K	K	K
Lieksan teollisuuskylä		Ltk			728+847	Lieksa–Pankakoski	Lieksa		K	K
Lielähti		Llh		Linjeväxel						
Lieveistuore		Lvt		Trafikplats	193+393	Tampere–Seinäjoki, Lielähti–Kokemäki	Tampere	K	K	K
				Trafikplats	402+191	Jyväskylä–Pieksämäki	Laukaa	K	K	K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Liminka	Limingo	Lka		Trafikplats	728+483	Seinäjoki–Oulu	Liminka	K		K
Lohiluoma		Luo		Linjeväxel	463+619	Seinäjoki–Kaskinen	Kurikka			
Lohja	Lojo	Lo		Trafikplats	122+965	Hyvinkää–Karjaa	Lohja	K		K
Loimaa		Lm		Trafikplats	208+870	Toijala–Turku	Loimaa	K		K
Louhela	Klippsta	Loh		Hällplats	13+190	Huopalahti–Vantaankoski	Vantaa			
Loukolampi		Lol		Trafikplats	360+013	Kouvola–Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Loviisan satama	Lovisa hamn	Lvs		Trafikplats	207+209	Lahti–Loviisan satama	Loviisa	M	K	K
Luikonlahti		Lui		Trafikplats	557+061	Siihtjärvi–Viinijärvi	Kaavi	K	K	K
Luoma	Bobäck	Lma		Hällplats	27+807	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi			
Lusto		Lus		Hällplats	509+170	Savonlinna–Parikkala	Savonlinna			
Luumäki		Lä		Trafikplats	250+540	Kouvola–Joensuu, Luumäki–Vainikkala-rajaa	Luumäki	K	K	K
Lähdemäki		Läh		Trafikplats	79+373	Kerava–Hakosilta	Orimattila	K		
Länkipohja		Läp		Trafikplats	256+024	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		
Maanselkä		Mlk		Trafikplats	836+049	Nurmes–Kontiomäki	Sotkamo	M		K
Maaria	St Marie	Mri		Trafikplats	262+070	Toijala–Turku	Turku	K		
Madesjärvi		Md		Trafikplats	291+821	Tampere–Seinäjoki	Jalasjärvi	K		K
Majajärvi		Mjj		Trafikplats	216+317	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Malmi	Malm	ML		Trafikplats	10+900	Helsinki–Riihimäki	Helsinki	K		
Malminkartano	Malmgård	Mlo		Hällplats	10+730	Huopalahti–Vantaankoski	Helsinki			
Mankala		Mka		Trafikplats	160+050	Riihimäki–Kouvola	Iitti	K		
Markkala		Mrk		Trafikplats	403+737	Pieksämäki–Kontiomäki	Suonenjoki	K		
Martinlaakso	Mårtensdal	Mrl		Hällplats	14+010	Huopalahti–Vantaankoski	Vantaa	K		
Masala	Masaby	Mas		Hällplats	29+561	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi			
Matkaneva		Mtv		Trafikplats	562+059	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		
Mattila		Mat		Trafikplats	159+906	Riihimäki–Tampere	Lempäälä	K		
Meltola	Mjölbolsta	Mel		Linjeväxel	149+862	Hyvinkää–Karjaa	Raasepori		K	
Metsäkansa		Msä		Linjeväxel	155+811	Toijala–Valkeakoski	Valkeakoski			K
Mikkeli	St Michel	Mi		Trafikplats	305+165	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K	K	K
Misi		Mis		Trafikplats	1021+255	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	M		K
Monnmila		Mla		Hällplats	91+430	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi			
Muhos		Mh		Trafikplats	788+424	Oulu–Kontiomäki	Muhos	K		K
Mukkula		Muk		Trafikplats	140+012	Lahti–Mukkula	Lahti		K	K
Murtomäki		Mur		Trafikplats	613+165	Pieksämäki–Kontiomäki, Murtomäki–Talvivaara, Murtomäki–Otanmäki	Kajaani	K		K
Mustio	Svartå	Mso		Linjeväxel	143+000	Hyvinkää–Karjaa	Raasepori			K
Mustolan satama		Mst		Trafikplats	296+720	Lappeenranta–Mustolan satama	Lappeenranta		K	
Muukko		Mko		Trafikplats	297+112	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Muurame		Muu		Trafikplats	324+768	Tampere–Jyväskylä	Muurame	K		K
Murola		Mul		Trafikplats	948+494	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	K		K
Myllykangas		Mys		Trafikplats	815+693	Oulu–Laurila	Ii	K		
Myllykoski		Mki		Hällplats	203+742	Kouvola–Kotka	Kouvola	K		
Myllymäki		My		Hällplats	333+721	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri			K
Myllyoja		Myl		Trafikplats	161+727	Lahti–Heinola	Heinola	K	K	K
Mynttilä		Myt		Trafikplats	270+889	Kouvola–Pieksämäki, Mynttilä–Ristiina	Mäntyharju	K		
Mynämäki		Myn		Trafikplats	229+607	Turku–Uusikaupunki	Mynämäki	K		
Myrskylä	Mörskom	Myä		Linjeväxel	169+771	Lahti–Loviisan satama	Lapinjärvi			K
Myrämäki	Myrbacka	Myr		Trafikplats	12+130	Huopalahti–Vantaankoski	Vantaa	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Mäkkylä	Nådendal	Mäk		Hällplats	9+511	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Mäntsälä		Mlä		Trafikplats	59+210	Kerava-Hakosilta	Mäntsälä	K		
Mänttä		Män		Trafikplats	282+740	Vilppula-Mänttä	Mänttä-Vilppula		K	K
Mäntyharju		Mr		Trafikplats	262+680	Kouvola-Pieksämäki	Mäntyharju	K		K
Mäntyluoto		Mn		Trafikplats	342+020	Pori-Mäntyluoto	Pori	K		K
Naantali		Nnl		Trafikplats	213+193	Raisio-Naantali	Naantali		K	K
Naarajärvi		Nri		Trafikplats	449+862	Jyväskylä-Pieksämäki	Pieksämäki	K		K
Nakkila		Nal		Trafikplats	308+091	Kokemäki-Pori	Nakkila	K		
Nastola		Nsl		Hällplats	146+169	Riihimäki-Kouvola	Nastola			
Niemenpää		Nmp		Trafikplats	923+605	Tornio-Kolari	Tornio	K		
Niinimaa	Nickby	Nii		Linjväxel	383+155	Orivesi-Seinäjoki	Alavus			
Niinimäki		Nmä		Trafikplats	172+534	Riihimäki-Kouvola	Iitti			
Niinisalo		Nns		Trafikplats	386+215	Niinisalo-Parkano-Kihniö	Kankaanpää	M	K	K
Niirala		Nrl		Trafikplats	555+846	Niirala-rajä-Säkäniemi	Tohmajärvi	M	K	K
Niirala-rajä		Nrlr		Trafikplats	554+080	Niirala-rajä-Säkäniemi	Tohmajärvi			
Niittylahti		Nth		Trafikplats	613+475	Kouvola-Joensuu	Joensuu	K		
Nikkilä		Nlä		Hällplats	39+176	Kerava-Sköldvik	Sipoo			
Nivala		Nvl		Trafikplats	676+878	Iisalmi-Ylivieska	Nivala	K		K
Nokia		Noa		Trafikplats	204+004	Lielähti-Kokemäki	Nokia	K	K	K
Nummela		Nm		Trafikplats	109+368	Hyvinkää-Karjaa	Vihti	K		K
Nuppulinna	Närpes	Nup		Hällplats	44+210	Helsinki-Riihimäki	Tuusula			
Nurmes		Nrm		Trafikplats	784+420	Nurmes-Kontiomäki, Joensuu-Nurmes	Nurmes	K	K	K
Närpiö		När		Linjväxel	518+255	Seinäjoki-Kaskinen	Närpiö			
Ohenmäki		Ohm		Linjväxel	542+264	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi			K
Olli		Olli		Linjväxel	45+734	Kerava-Sköldvik, Olli-Porvoo	Porvoo	K		
Onttola		Ont		Linjväxel	631+177	Pieksämäki-Joensuu	Joensuu		K	K
Orimattila		Om		Linjväxel	150+407	Lahti-Loviisan satama	Orimattila			K
Orivesi		Ov		Trafikplats	228+276	Tampere-Jyväskylä, Orivesi-Seinäjoki	Orivesi	K		K
Orivesi keskusta		Ovk		Hällplats	231+512	Orivesi-Seinäjoki	Orivesi			
Otanmäki		Otm		Trafikplats	638+822	Murtomäki-Otanmäki	Kajaani		K	K
Otava	Uleåborg	Ot		Trafikplats	290+521	Kouvola-Pieksämäki, Otava-Otavan satama	Mikkeli	K		K
Otavan satama		Ots		Trafikplats	292+885	Otava-Otavan satama	Mikkeli		K	K
Oulainen		Ou		Trafikplats	657+850	Seinäjoki-Oulu	Oulainen	K	K	K
OULU		Oul		Delad trafikplatsen	-	Seinäjoki-Oulu, Oulu-Kontiomäki, Oulu-Laurila		M		
Oulu Nokela		Nok		En del av Trafikplatsen (Uleåborg)	750+030		Oulu		K	K
Oulu Oritkari		Ori		En del av Trafikplatsen (Uleåborg)	751+180		Oulu		K	K
Oulu tavara		Olt		En del av Trafikplatsen (Uleåborg)	751+360		Oulu		K	K
Oulu asema		Ol	Oulu	En del av Trafikplatsen (Uleåborg)	752+778		Oulu			K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
<i>Oulu Tuira</i>		<i>Tua</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Uleåborg)</i>	<i>755+510</i>		<i>Oulu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Paimio	Pemar	Po		Trafikplats	171+885	Helsinki-Turku satama	Paimio	K		
Palopuro		Plp		Trafikplats	54+535	Helsinki-Riihimäki	Hyvinkää	K		
Paltamo		Pto		Trafikplats	901+579	Oulu-Kontiomäki	Paltamo	K		K
Pankakoski		Pas		Trafikplats	731+865	Liekka-Pankakoski	Liekka		K	K
Parikkala		Par		Trafikplats	387+302	Kouvola-Joensuu, Savonlinna-Parikkala	Parikkala	K		K
Parkano		Pko		Trafikplats	262+483	Niinisaari-Parkano-Kihniö, Tampere-Seinäjoki	Parkano	K	K	K
Parola		PrL		Trafikplats	115+764	Riihimäki-Tampere	Hattula	K	K	K
Pello		Pel		Trafikplats	1002+632	Tornio-Kolari	Pello	K	K	
Peltosalmi		Pmi		Trafikplats	545+355	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi			
Peräseinäjoki		Psj		Trafikplats	318+481	Tampere-Seinäjoki	Seinäjoki	K	K	K
Pesiökylä		Psk		Trafikplats	732+752	Kontiomäki-Ammänsaari	Suomussalmi	M		K
Petäjävesi		Pvi		Trafikplats	343+357	Haapamäki-Jyväskylä	Petäjävesi	K		K
PIEKSÄMÄKI		Pie		Delad trafikplatsen	–	Kouvola-Pieksämäki, Pieksämäki-Kontiomäki, Jyväskylä-Pieksämäki, Pieksämäki-Joensuu	Pieksämäki	M		
<i>Pieksämäki asema</i>		<i>Pm</i>	<i>Pieksämäki</i>	<i>En del av Trafikplatsen (Pieksämäki)</i>	<i>376+000</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki Temu</i>		<i>Tmu</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Pieksämäki)</i>	<i>377+340</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki lajittelu</i>		<i>Pmla</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Pieksämäki)</i>	<i>378+640</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki tavara</i>		<i>Pmt</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Pieksämäki)</i>	<i>379+960</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Pietarsaari	Jakobstad	Pts		Trafikplats	528+780	Pännäinen-Pietarsaari, Pietarsaari-Alholma	Pietarsaari	M		K
Pihlajavesi		Ph		Trafikplats	312+500	Orivesi-Seinäjoki	Keuruu	K		K
Pihtipudas		Pp		Trafikplats	540+605	Äänekoski-Haapajärvi	Pihtipudas	M		K
Piikkiö	Pikis	Pik		Trafikplats	182+785	Helsinki-Turku satama	Kaarina	K		K
Pikkarala		Pkl		Trafikplats	771+765	Oulu-Kontiomäki	Oulu	K	K	
Pitäjänmäki	Sockenbacka	Pjm		Hällplats	8+474	Helsinki-Turku satama	Helsinki			
Pohjankuru	Skuru	Pku		Trafikplats	94+907	Helsinki-Turku satama	Raasepori	K	K	K
Pohjois-Haaga	Norra Haga	Poh		Hällplats	8+050	Huopalahti-Vantaankoski	Helsinki			
Pohjois-Louko		Plu		Trafikplats	329+329	Tampere-Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Poikkeus		Pkk		Trafikplats	254+744	Tampere-Seinäjoki	Parkano	K		
Poiksilta		Poi		Trafikplats	416+728	Kouvola-Joensuu	Kitee			K
Pori	Björneborg	Pri		Trafikplats	322+278	Pori-Ruosniemi, Pori-Mäntyluoto, Kokemäki-Pori	Pori	K	K	K
Porokylä		Por		Trafikplats	787+046	Nurmes-Kontiomäki	Nurmes		K	K
Porvoo	Borgå	Prv		Trafikplats	62+287	Olli-Porvoo	Porvoo			K
Puhos		Pus		Trafikplats	452+808	Kouvola-Joensuu	Kitee	K	K	K
Puistola	Parkstad	Pla		Hällplats	14+050	Helsinki-Riihimäki	Helsinki			
Pukimäki	Bocksbacka	Pmk		Hällplats	9+442	Helsinki-Riihimäki	Helsinki			
Pulsa		Pl		Trafikplats	262+491	Luumäki-Vainikkala-ralja	Lappeenranta	K		K
Punkaharju		Pun		Trafikplats	515+111	Savonlinna-Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Pyhäkumpu		Pyk		Trafikplats	615+415	Pyhäkumpu erkanemisvaihe- Pyhäkumpu	Pyhäjärvi	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Pyhäkumpu erkanemisvaihte		Pye		Trafikplats	613+511	Iisalmi–Ylivieska, Pyhäkumpu erkanemisvaihte– Pyhäkumpu	Pyhäjärvi	K		
Pyhäsalmi		Phä		Trafikplats	615+934	Iisalmi–Ylivieska	Pyhäjärvi	K		K
Pännäinen	Bennäs	Pnä		Trafikplats	518+604	Pännäinen–Pietarsaari, Seinäjoki–Oulu	Pedersöre	K		K
Raahe	Brahestad	Rhe		Trafikplats	726+726	Raahe–Rautaruukki, Tuomioja–Raahe	Raahe	K	K	K
Raippo		Rpo		Trafikplats	270+052	Luumäki–Vainikkala-raja	Lappeenranta	K	K	K
Raisio	Reso	Rai		Trafikplats	207+829	Turku–Uusikaupunki, Raisio–Naantali	Raisio	K	K	K
Rajamäki		Rm		Trafikplats	72+267	Hyvinkää–Karjaa	Nurmijärvi			K
Rajaperkiö		Rjp		Trafikplats	448+396	Seinäjoki–Oulu	Lapua	K		
Rantasalmi		Rmi		Trafikplats	445+165	Huutokoski–Savonlinna	Rantasalmi	K		K
Rasinsuo		Ras		Trafikplats	258+510	Kouvola–Joensuu	Luumäki	K		
Ratikylä		Rlä		Trafikplats	284+344	Tampere–Seinäjoki	Kihniö	K		K
Rauha		Rah		Trafikplats	318+490	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		K
Rauhalahti		Rhl		Trafikplats	380+510	Jyväskylä–Pieksämäki	Jyväskylä		K	K
Rauma	Raumo	Rma		Trafikplats	331+659	Kokemäki–Rauma	Rauma	K	K	K
Raunio		Rio		Trafikplats	464+845	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		
Rautaruukki		Rat		Trafikplats	730+050	Raahe–Rautaruukki	Raahe		K	K
Rautjärvi		Rjä		Trafikplats	345+788	Kouvola–Joensuu	Rautjärvi	K		
Rautpohja		Rph		Trafikplats	372+829	Haapamäki–Jyväskylä	Jyväskylä		K	
Rekola	Räckhals	Rkl		Hällplats	20+615	Helsinki–Riihimäki	Vantaa			
Retretti		Ree		Hällplats	507+500	Savonlinna–Parikkala	Savonlinna			
RIIHIMÄKI		Rii		Delad trafikplatsen	–	Helsinki–Riihimäki, Riihimäki–Kouvola, Riihimäki–Tampere		K		
<i>Riihimäki Arolampi</i>		<i>Arp</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Riihimäki)</i>	<i>66+600</i>		<i>Hausjärvi</i>			
<i>Riihimäki tavara</i>		<i>Rit</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Riihimäki)</i>	<i>68+773</i>		<i>Riihimäki</i>			K
<i>Riihimäki lajittelu</i>		<i>Rila</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Riihimäki)</i>	<i>70+068</i>		<i>Riihimäki</i>			K
<i>Riihimäki asema</i>		<i>Ri</i>	<i>Riihimäki</i>	<i>En del av Trafikplatsen (Riihimäki)</i>	<i>71+410</i>		<i>Riihimäki</i>		K	K
Ritjärvi		Rjr		Trafikplats	502+567	Seinäjoki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Riippa		Rpa		Trafikplats	578+065	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		
Ristiina		Rst		Trafikplats	291+162	Mynttilä–Ristiina	Mikkeli	M	K	K
Ristijärvi		Rjv		Trafikplats	676+804	Kontiomäki–Ämmänsaari	Ristijärvi	K		
Rovaniemi		Roi		Trafikplats	971+775	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	K	K	K
Ruha		Rha		Trafikplats	431+132	Seinäjoki–Oulu	Lapua	K		
Runni		Rnn		Hällplats	568+518	Iisalmi–Ylivieska	Iisalmi			
Ruosniemi		Rsn		Trafikplats	330+936	Pori–Ruosniemi	Pori		K	
Ruukki		Rki		Trafikplats	705+228	Seinäjoki–Oulu	Siikajoki	K		K
Ryttylä		Ry		Trafikplats	80+770	Riihimäki–Tampere	Hausjärvi	K	K	K
Röyttä		Röy		Trafikplats	893+917	Tornio–Röyttä	Tornio		K	K
Saakoski		Saa		Trafikplats	305+373	Tampere–Jyväskylä	Jyväskylä	K		
Saari		Sr		Trafikplats	405+246	Kouvola–Joensuu	Parikkala	K		
Saarijärvi		Srj		Trafikplats	452+723	Äänekoski–Haapajärvi	Saarijärvi	M		K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Salminen	Sandö	Sln		Trafikplats	426+718	Pieksämäki–Kontiomäki, Pieksämäki–Kontiomäki	Suonenjoki	K		K
Salo		Slo		Trafikplats	143+981	Helsinki–Turku satama	Salo	K		K
Sammalisto		Sam		Trafikplats	74+487	Riihimäki–Tampere	Riihimäki	K		
Santala		Sta		Hällplats	196+908	Karjaa–Hanko	Hanko			
Saunamäki		Smä		Trafikplats	180+534	Riihimäki–Kouvola	Iitti			
Savio		Sav		Hällplats	26+265	Helsinki–Riihimäki	Kerava			
SAVONLINNA		Svl		Delad trafikplatsen	–	Savonlinna–Parikkala, Huutokoski–Savonlinna				
<i>Savonlinna asema</i>	<i>Nyslott</i>	<i>Sl</i>	<i>Savonlinna</i>	<i>Trafikplatsen (Nyslott)</i>	<i>482+797</i>		<i>Savonlinna</i>	<i>K</i>		
<i>Pääskylähti</i>		<i>Pky</i>		<i>Trafikplatsen (Nyslott)</i>	<i>484+913</i>		<i>Savonlinna</i>	<i>K</i>		<i>K</i>
SEINÄJOKI		Sei		Delad trafikplatsen	–	Tampere–Seinäjoki, Seinäjoki–Oulu, Orivesi–Seinäjoki, Seinäjoki–Vaasa, Seinäjoki–Kaskinen		M		
<i>Seinäjoki tavara</i>		<i>Skt</i>		<i>Trafikplatsen (Seinäjoki)</i>	<i>416+580</i>		<i>Seinäjoki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Seinäjoki asema</i>		<i>Sk</i>	<i>Seinäjoki</i>	<i>Trafikplatsen (Seinäjoki)</i>	<i>418+001</i>		<i>Seinäjoki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Selänpää		Spä		Trafikplats	209+869	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		
Sieppijärvi		Spj		Trafikplats	1045+904	Tornio–Kolari	Kolari	K		K
Sievi		Svi		Trafikplats	613+592	Seinäjoki–Oulu	Sievi	K		K
Siikamäki		Skä		Trafikplats	389+747	Pieksämäki–Joensuu	Pieksämäki	K		
Siilinjärvi		Sij		Trafikplats	489+718	Siilinjärvi–Viinijärvi, Pieksämäki–Kontiomäki	Siilinjärvi	K	K	K
Simo	Sjundeä	Sim		Trafikplats	833+715	Oulu–Laurila	Simo	K		K
Simpele		Spl		Trafikplats	368+317	Kouvola–Joensuu	Rautjärvi	K	K	K
Sipilä		Sip		Trafikplats	68+697	Kerava–Hakosilta, Kerava–Hakosilta	Mäntsälä	K		
Sisättö		Stö		Trafikplats	235+602	Tampere–Seinäjoki	Ikaalinen	K		
Siuntio		Sti		Trafikplats	51+285	Helsinki–Turku satama	Siuntio	K		
Siuro	Kilpilahti	Siu		Trafikplats	213+355	Lielähti–Kokemäki	Nokia	K		K
Skogby		Sgy		Hällplats	184+790	Karjaa–Hanko	Raasepori			
Sköldvik		Sld		Trafikplats	56+360	Kerava–Sköldvik	Porvoo	M	K	K
Soinlahti		Soa		Trafikplats	559+651	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K	K	K
Sorsasalo		Sor		Trafikplats	473+754	Pieksämäki–Kontiomäki	Kuopio	K	K	
Sukeva		Skv		Trafikplats	589+222	Pieksämäki–Kontiomäki	Sonkajärvi	K		K
Suolahti		Suo		Trafikplats	417+796	Jyväskylä–Äänekoski	Äänekoski	K	K	K
Suonenjoki		Snj		Trafikplats	413+842	Pieksämäki–Kontiomäki, Suonenjoki–Iisvesi	Suonenjoki	K		K
Suoniemi		Snm		Trafikplats	220+655	Lielähti–Kokemäki	Nokia	K		
Syrjä		Syr		Trafikplats	452+865	Pieksämäki–Joensuu	Heinävesi			K
Syrjämäki		Ski		Trafikplats	341+621	Tampere–Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Sysmäjärvi		Smj		Trafikplats	669+601	Sysmäjärvi–Vuonos, Siilinjärvi–Viinijärvi	Outokumpu	K	K	K
Säkäniemi		Sä		Trafikplats	480+242	Niirala–raja–Säkäniemi, Kouvola–Joensuu	Tohmajärvi	K		
Sänkimäki		Skm		Trafikplats	504+505	Siilinjärvi–Viinijärvi	Kuopio			K
Sääksjärvi		Sj		Trafikplats	177+734	Riihimäki–Tampere	Tampere	K		
Taavetti		Ta		Trafikplats	238+589	Kouvola–Joensuu	Luumäki	K	K	K
Tahkoluoto		Tko		Trafikplats	350+750	Pori–Mäntyluoto	Pori		K	K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Taipale		Te		Trafikplats	537+605	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K		
Talviainen		Tv		Trafikplats	247+245	Tampere–Jyväskylä	Orivesi	K		K
Talvivaara		Tlv		Trafikplats	637+700	Murtomäki–Talvivaara				
Tammisaari	Ekenäs	Tms		Hällplats	174+056	Karjaa–Hanko	Raasepori			
TAMPERE		Tre		Delad trafikplatsen	–	Riihimäki–Tampere, Tampere–Seinäjoki, Tampere–Jyväskylä		M		
<i>Tampere tavana</i>		<i>Tpet</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Tammerfors)</i>	184+100		<i>Tampere</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Tampere Viinikka</i>		<i>Vka</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Tammerfors)</i>	185+400		<i>Tampere</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Tampere asema</i>	<i>Tammerfors</i>	<i>Tpe</i>	<i>Tampere asema</i>	<i>En del av Trafikplatsen (Tammerfors)</i>	187+389		<i>Tampere</i>			<i>K</i>
<i>Tampere Järvensivu</i>		<i>Jvs</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Tammerfors)</i>	187+814		<i>Tampere</i>			
Tapanila	Mosabacka	Tna		Hällplats	12+610	Helsinki–Riihimäki	Helsinki			
Tapavainola		Tap		Trafikplats	270+405	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Tavastila		Tsl		Hällplats	228+854	Kouvola–Kotka	Kotka			
Tervajoki		Tk		Hällplats	460+156	Seinäjoki–Vaasa	Isokyrö			
Tervola		Trv		Trafikplats	900+521	Laurila–Kemijärvi	Tervola	K		K
Teuva	Östermark	Tuv		Trafikplats	497+474	Seinäjoki–Kaskinen	Teuva	M		K
Tikkala		Tkk		Trafikplats	592+461	Kouvola–Joensuu	Tohmajärvi	K		
Tikkaperä		Tkp		Trafikplats	720+645	Seinäjoki–Oulu	Liminka	K		
TIKKURILA		Tik		Delad trafikplatsen		Helsinki–Riihimäki		K		
<i>Havukoski</i>		<i>Hvk</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Dickursby)</i>	17+725		<i>Vantaa</i>			
<i>Hiekkaharju</i>	<i>Sandkulla</i>	<i>Hkh</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Dickursby)</i>	17+109		<i>Vantaa</i>			
<i>Tikkurila asema</i>	<i>Dickursby</i>	<i>Tkl</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Dickursby)</i>	15+861		<i>Vantaa</i>	<i>K</i>	<i>K</i>	<i>K</i>
Tohmajärvi		Toh		Trafikplats	571+752	Niirala–raja–Säkäniemi	Tohmajärvi	K		K
Toijala		Tl		Trafikplats	147+339	Toijala–Turku, Riihimäki–Tampere, Toijala–Valkeakoski	Akaa	K	K	K
Toivala		Toi		Trafikplats	479+162	Pieksämäki–Kontiomäki	Siilinjärvi	K		K
Tolsa	Tolls	Tol		Hällplats	35+634	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi			
Tommola		Tom		Trafikplats	117+197	Riihimäki–Kouvola	Hollola	K		
Torkkeli		Trk		Trafikplats	240+154	Tampere–Jyväskylä	Orivesi	K		
TORNIO		Trn		Delad trafikplatsen	–	Tornio–Röyttä, Tornio–Kolari, Laurila–Tornio-raja		K		
<i>Tornio asema</i>	<i>Torneå</i>	<i>Tor</i>	<i>Tornio</i>	<i>En del av Trafikplatsen (Torneå)</i>	884+656		<i>Tornio</i>	<i>K</i>	<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Tornio-raja</i>	<i>Torneå gränsen</i>	<i>Trr</i>		<i>En del av Trafikplatsen (Torneå)</i>	887+190		<i>Tornio</i>			

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Tornio-Itäinen	Torneå Östra	Tri	Turku päärautatieas ema	Hällplats	883+307	Laurila–Tornio-raja	Tornio			
Tuomarila	Domsby	Trl		Hällplats	19+022	Helsinki–Turku satama	Espoo			
Tuomioja		Tja		Trafikplats	698+504	Seinäjäki–Oulu, Tuomioja–Raahe	Siikajoki	K		K
Turenki		Tu		Trafikplats	93+771	Riihimäki–Tampere	Janakkala	K	K	K
TURKU		Tur		Delad trafikplatsen	–	Helsinki–Turku satama, Toijala–Turku, Turku–Uusikaupunki	Turku	K		
Kupittaa	Kuppis	Kut		En del av Trafikplatsen (Åbo)	196+372		Turku			
Turku asema	Åbo	Tku		En del av Trafikplatsen (Åbo)	199+674		Turku		K	K
Turku tavara		Tkut		En del av Trafikplatsen (Åbo)	200+460		Turku		K	K
Turku satama	Åbo hamn	Tus		En del av Trafikplatsen (Åbo)	202+510		Turku		K	
Tuupovaara		Tpv		Trafikplats	668+672	Joensuu–Ilomantsi	Joensuu			K
Tuuri		Tuu		Hällplats	366+962	Orivesi–Seinäjäki	Alavus			K
Törmä		Tör		Trafikplats	878+075	Laurila–Kemijärvi	Keminmaa	K		
Törölä		Trä		Trafikplats	264+972	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Uimaharju		Uim		Trafikplats	674+451	Joensuu–Nurmes	Joensuu	K	K	K
Urkala		Ur		Trafikplats	165+588	Toijala–Turku	Urkala	K		K
Utajärvi		Uti		Trafikplats	810+502	Oulu–Kontiomäki	Utajärvi	K		K
Utti		Uti		Linjeväxel	204+085	Kouvola–Joensuu	Kouvola			K
Uusikaupunki	Nystad	Ukp		Trafikplats	264+795	Uusikaupunki–Hangonsaari, Turku–Uusikaupunki	Uusikaupunki	K	K	K
Uusikylä		Ukä		Trafikplats	150+722	Riihimäki–Kouvola	Nastola	K		K
Vaajakoski		Vko		Trafikplats	384+866	Jyväskylä–Pieksämäki	Jyväskylä	K		K
Vaala		Vaa		Trafikplats	844+671	Oulu–Kontiomäki	Vaala	K		K
Vaarala		Vra		Linjeväxel	981+481	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi			K
Vaasa	Vasa	Vs		Trafikplats	492+588	Seinäjäki–Vaasa, Vaasa–Vaskiluoto	Vaasa	K	K	K
Vahojärvi		Vjr		Trafikplats	244+926	Tampere–Seinäjäki	Parkano	K		
VAINIKKALA		Vai		Delad trafikplatsen	–	Luumäki–Vainikkala-raja		M		
Vainikkala tavara		Vnat		En del av Trafikpaltsen (Vainikkala)	281+700		Lappeenranta		K	K
Vainikkala asema		Vna	En del av Trafikpaltsen (Vainikkala)	282+784		Lappeenranta		K	K	
Vainikkala-raja		Vnar	Trafikplats	284+862		Lappeenranta				
Valimo	Gjuteriet	Vmo	Hällplats	7+480	Helsinki–Turku satama	Helsinki				
Valkeakoski		Vi	Trafikplats	164+952	Toijala–Valkeakoski	Valkeakoski	M	K	K	
Valkeasuo		Vso	Linjeväxel	583+976	Niirala-raja–Säkäniemi	Tohmajärvi			K	
Valtimo		Vlm	Trafikplats	808+636	Nurmes–Kontiomäki	Valtimo	M		K	
Vammala		Vma	Trafikplats	245+885	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K		K	
Vanattara		Vtr	Trafikplats	172+340	Riihimäki–Tampere	Lempäälä	K			
Vantaankoski	Vandaforsen	Vks	Trafikplats	14+907	Huopalahti–Vantaankoski	Vantaa	K			

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Varkaus	Vasklot	Var		Trafikplats	424+685	Pieksämäki-Joensuu, Varkaus-Kommila	Varkaus	K	K	K
Vartius		Vus		Trafikplats	753+755	Kontiomäki-Vartius-raja	Kuhmo	M		K
Vartius-raja		Vur		Trafikplats	755+856	Kontiomäki-Vartius-raja	Kuhmo			
Vasikkahaka		Vkh		Trafikplats	31+175	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi	K		
Vaskiluoto		Vsk		Trafikplats	496+463	Vaasa-Vaskiluoto	Vaasa		K	K
Venetmäki		Vki		Trafikplats	433+164	Jyväskylä-Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Vesanka		Vn		Trafikplats	364+469	Haapamäki-Jyväskylä	Jyväskylä	K		
Vieki		Vk		Linjeväxel	753+979	Joensuu-Nurmes	Lieksa			K
Vierumäki		Vrm		Linjeväxel	153+801	Lahti-Heinola	Lahti			K
Vihanti		Vti		Trafikplats	684+573	Seinäjoki-Oulu	Raahe	K	K	K
Vihtari		Vih		Trafikplats	489+889	Pieksämäki-Joensuu	Heinävesi	K		K
Viiala		Via		Trafikplats	154+288	Riihimäki-Tampere	Akaa	K		K
Viinijärvi		Vnj		Trafikplats	656+569	Siilinjärvi-Viinijärvi, Pieksämäki-Joensuu	Liperi	K		K
Villähde		Vlh		Trafikplats	140+442	Riihimäki-Kouvola	Nastola	K		
Vilppula		Vlp		Trafikplats	274+760	Orivesi-Seinäjoki, Vilppula-Mänttä	Mänttä-Vilppula	K	K	K
Vinnilä		Vin		Trafikplats	131+243	Riihimäki-Tampere	Hämeenlinna	K		
Voltti		Vt		Trafikplats	479+402	Seinäjoki-Oulu	Kauhava	K		K
Vuohijärvi		Vhj		Trafikplats	221+308	Kouvola-Pieksämäki	Kouvola	K		K
Vuojoki		Vjo		Trafikplats	318+501	Kokemäki-Rauma	Eurajoki	K		
Vuokatti		Vkt		Trafikplats	868+838	Nurmes-Kontiomäki, Vuokatti-Lahnaslampi	Sotkamo	M	K	K
Vuonisaari		Vsa		Trafikplats	50+184	Kerava-Vuosaari	Helsinki	K	K	K
YKSPIHLAJA		Yks		Delad trafikplatsen	–	Kokkola-Ykspihlaja				
Ykspihlaja tavara		Ykst		En del av Trafikplatsen (Ykspihlaja)	553+900		Kokkola		K	K
Ykspihlaja väliratapiha		Yksv		En del av Trafikplatsen (Ykspihlaja)	555+511		Kokkola		K	K
Ylistaro		Yst		Häilplats	439+558	Seinäjoki-Vaasa	Seinäjoki			
Ylitornio		Ytr		Häilplats	946+139	Tornio-Kolari	Ylitornio			
Ylivalli		Ylv		Trafikplats	302+016	Tampere-Seinäjoki	Jalasjärvi	K	K	K
Ylivieska		Yv		Trafikplats	630+343	Iisalmi-Ylivieska, Seinäjoki-Oulu	Ylivieska	M	K	K
Yläkoski		Ylk		Linjeväxel	416+849	Suonenjoki-Iisvesi	Suonenjoki		K	K
Ylämylly		Yly		Trafikplats	639+019	Pieksämäki-Joensuu	Liperi	K		K
Ylöjärvi		Ylö		Trafikplats	200+753	Tampere-Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Ypykkävaara		Ypy		Trafikplats	729+780	Kontiomäki-Vartius-raja	Kuhmo	K		K
Äetsä		Äs		Trafikplats	258+280	Lielähti-Kokemäki	Sastamala	K		K
Ähtäri	Etseri	Äht		Trafikplats	346+067	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri	K		K
Ämmänsaari		Äm		Trafikplats	750+448	Kontiomäki-Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Äänekoski		Äki		Trafikplats	424+515	Jyväskylä-Äänekoski, Äänekoski-Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K
Ypykkävaara		Ypy			729+780	Kontiomäki-Vartius-raja	Kuhmo	K		K
Äetsä		Äs			258+280	Lielähti-Kokemäki	Sastamala	K		K
Ähtäri	Etseri	Äht			346+067	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri	K		K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ämmänsaari		Äm			750+448	Kontiomäki-Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Äänekoski		Äki			424+515	Jyväskylä-Äänekoski, Äänekoski-Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytiä
Namn	Kortaste plattform-längden	Längsta plattform-längden	Plattform-höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt-form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik	Vändskivor
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntables
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]				
Ahvenus				0	745	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Airaksela				0	842	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Ajos				0	—	—	—	—	Y	Y	—	—	T	—
Alapitkä				0	664	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—
Alavus	80	203	265	2	711	—	—	—	K	—	—	H	T	—
Alholma				0	—	—	—	—	Y	Y	—	—	T	—
Arola				0	1088	25 A	24	—	K	—	—	—	T	—
Dragsvik		70	550	1	925	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Dynamiittivaihde				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Eläjärvi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eläinpuisto-Zoo		99	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Eno		80	550	1	664	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—
Ervelä				0	748	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eskola				0	778	—	13	—	K	—	—	—	T	—
Espoo	240	322	550	4	326	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Haapajärvi		84	265	1	731	25 A	12	—	K Y	—	—	H	T	—
Haapakoski				0	763	—	—	—	K	—	—	—	—	—
Haapamäen kylästämo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Haapamäki	188	325	265 (265)	3 (1)	644	63 A	60	—	K	—	—	H	T	22
Haarajoki	220	220	550	2	240	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Hakosilta				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haksi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamina				0	834	25 A	18	K	Y	Y	Y	—	T	—
Hammaslahti				0	686	—	—	—	Y	—	—	—	T	—
Hanala				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hangonsaari				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Hanhikoski				0	—	—	20	—	K	—	—	—	T	—
Hankasalmi	233	289	265	2	766	25A	20	K	K	—	—	H	T	—
HANKO														
Hanko asema		150	550	1	274	63 A	113	K	—	—	—	H	—	—
Hanko tavara				0	737	—	—	—	—	Y	Y	—	T	—
Hanko-Pohjoinen		68	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Harjavalta	250	250	550	2	766	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytiä
Namn	Kortaste plattform-längden	Längsta plattform-längden	Plattform-höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt-form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik	Vändskivor
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntables
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]				
Hyrynsalmi		(100)	(265)	(1)	732	25 A	12	—	K	—	—	—	T	—
Hyvinkää	104	332	550 (265)	3 (1)	814	25 A	20	—	—	—	—	H	T	20
Hämeenlinna	257	450	550	3	1038	25 A	34	K	K	—	—	H	T	—
Härmä		-		0	808	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Höljakkä		92	265	1	—	—	—	—	K Y	—	—	H	T	—
Ii		(92)	(265)	(1)	687	—	—	—	K	—	—	—	—	—
Iisalmen teollisuusraiteet				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T	—
Iisalmi	162	396	265	3	742	1500 V, 63 A	58	K	Y	—	Y	H	T	Y
Iisvesi				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Iittala	170	170	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Ilomantsi				0	771	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—
IMATRA														
<i>Imatra asema</i>		450	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
<i>Imatra tavara</i>		(218)	(265)	(1)	889	1500 V, 63 A	—	—	K Y	—	Y	—	T	Y
<i>Imatrankoski</i>				0	1209	—	18	—	K	—	—	—	T	—
<i>Pelkola</i>				0	1373	—	—	—	—	—	—	—	T	—
<i>Imatrankoski-raja</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Inha		(99)	(265)	(1)	—	—	42	—	K	—	—	—	T	—
Inkeroinen	120	172	265	3	796	—	21	—	K	—	—	H	T	—
Inkoo	100	170	550	2	243	25 A	14	—	—	—	—	H	—	—
Isokangas				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Isokylä				0	576	—	14	—	K	—	—	—	T	—
Isokyrö	110	150	550, 265	2	509	—	—	—	K	—	—	H	T	—
Jalasjärvi		(51)	(550)	(1)	764	—	28	—	K	—	—	—	T	—
Jepua				0	825	—	16	—	K	—	—	—	—	—
JOENSUU														
<i>Joensuu asema</i>	239	329	265	3	561	1500 V, 63 A	46	—	K	—	Y	H	T	20, Y
<i>Joensuu Peltola</i>				0	666	—	—	—	K Y	Y	—	—	T	—
<i>Joensuu Sulkulahti</i>				0	692	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Jokela	320	338	550	3	821	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Joroinen				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Jorvas	97	124	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Joutseno	460	460	550	2	814	—	—	—	K	—	—	H	T	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara- liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liiken- nettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytiä
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik	Vändskivor
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntables
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]				
Juankoski				0	583	25 A	13	—	—	—	—	—	T	—
Jutila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juupajoki		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Juurikorpi				0	789	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyränkö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyväskylä	160	449	550	4	796	1500 V, 63 A	89	K	Y	Y	Y	H	T	—
Jämsä	391	391	550	2	770	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—
Jämsänkoski				0	873	25 A	—	—	—	—	—	—	T	20
Järvelä	122	122	550	3	630	—	12	—	K	—	—	H	T	—
JÄRVENPÄÄ														—
Järvenpää asema	345	393	550	3	—	—	29	K	—	—	—	H	T	—
Saunakallio	180	275	550, 265	4	614	—	—	—	—	—	—	H	T	—
Purola	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Kaipiainen				0	770	—	19	—	Y	—	—	—	T	—
Kaipola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Kairokoski				0	—	—	16	—	K	—	—	—	T	—
Kaitjärvi				0	1109	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kajaani	352	411	265	2	845	1500 V, 63 A	122	—	K	—	—	H	T	—
Kaaleton				0	—	—	27	—	K	—	—	—	—	—
Kalkku				0	—	—	100	—	Y	—	—	—	T	—
Kalliovarasto				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kallistahti				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Kalvitsa				0	867	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Kangas				0	782	25 A	—	—	K	—	—	—	—	—
Kannelmäki	226	226	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Kannonkoski				0	—	—	13	—	K	—	—	—	T	—
Kannus	339	420	265	2	818	25 A	19	—	K	—	—	H	—	—
Karhejärvi				0	778	25A	4	—	K	—	—	—	—	—
Karhukangas				0	840	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Karjaa	248	352	550	4	765	63 A	—	—	K	—	Y	H	T	20
Karkku		250	550	1	852	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Karviainen				0	745	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaskinen				0	843	—	—	—	Y	—	—	—	T	Y

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara- liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liiken- nettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytiä
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik	Vändskivor
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntables
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]				
Kitee		355	265	1	660	25 A	18	—	K Y	—	—	H	T	—
Kiukainen				0	764	—	14	—	K	—	—	—	—	—
Kiuruvesi		126	265	1	675	25 A	80	—	K Y	—	—	H	T	—
Kivesjärvi		(54)	(265)	(1)	1118	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kohtavaara		56	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Koivu		(40)	(265)	(1)	617	—	32	—	K	—	—	—	T	—
Koivuhovi	278	278	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Koivukylä	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Kokemäki	249	249	550	3	762	25 A	29	—	K	—	—	H	T	—
Kokkola	150	482	265	4	829	1500 V, 63	40	—	Y	—	Y	H	T	Y
Kolari		451	550	1	792	63 A	22	K	K Y	—	—	H	T	—
Kolho		80	550	0	—	—	—	—	Y	—	—	H	T	—
Kolppi				0	765	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kommila				0	748	25 A	—	—	Y	—	—	—	T	—
Komu				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	—	—
Kontiolahti		(96)	(265)	(1)	577	25 A	—	K	K	—	—	—	T	—
Kontiomäki	350	350	265	3	893	63A	31	K	K	—	Y	H	T	Y
Koria	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Korkeakoski		(72)	(265)	(1)	747	—	—	K	K	—	—	—	T	—
Korso	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Korvensuo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koskenkorva				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
KOTKA														
Kotka Hovinsaari				0	865	63 A	85	—	—	—	—	—	T	—
Kotka tavana				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Paimenportti		53	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Kotka asema		193	265	1	270	63 A	—	—	—	—	—	H	—	Y
Kotkan satama		110	265	1	539	63 A	280	—	K	—	Y	H	T	—
Kotolahti				0	1176	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Kotka Mussalo				0	1005	—	25	—	Y	—	—	—	T	—
KOUVOLA														
Kouvola asema	230	480	550	7	600	1500 V, 63 A	—	—	K	—	Y	H	—	Y
Kouvola lajittelu				0	865	25 A	175	K	—	—	—	—	T	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara- liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liiken- nettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytiä
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik	Vändskivor
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntables
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]				
<i>Kouvola Oikoraide</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Kouvola tavara</i>				0	903	—	11	—	—	—	—	—	T	—
<i>Kullasvaara</i>				0	1364	—	—	—	—	—	—	—	T	—
<i>Kovjoki</i>				0	757	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Kruunupyy</i>				0	747	25 A	49	—	K	—	—	—	T	—
<i>Kuivasjärvi</i>				0	781	—	—	—	K	—	—	—	—	—
KUOPIO														
<i>Kuopio asema</i>	90	387	265	4	370	63 A	130	K	Y	—	—	H	—	—
<i>Kuopio tavara</i>				0	766	1500 V, 63 A	100	—	Y	—	Y	—	T	Y
<i>Kurkimäki</i>				0	776	—	—	—	K	—	—	—	T	—
<i>Kuurila</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Kuusankoski</i>				0	803	63 A	—	—	Y	—	—	—	T	—
<i>Kylänlahti</i>		57	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
<i>Kymi</i>	32	66	265	2	744	—	—	—	—	—	—	H	—	—
<i>Kymintlinna</i>		55	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
<i>Kyrö</i>				0	739	—	—	—	K	—	—	—	T	—
<i>Kyrölä</i>	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
<i>Kälviä</i>				0	1040	25 A	18	—	K	—	—	—	—	—
<i>Köykkäri</i>				0	763	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Lahdenperä</i>				0	777	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Lahnaslampi</i>				0	—	25 A	—	—	—	—	—	—	T	—
<i>Lahti</i>	194	450	550, 265	5	710	63 A	7	K	Y	—	Y	H	T	20
<i>Laihia</i>		201	265	1	456	—	—	—	K	—	—	H	T	—
<i>Lakiala</i>				0	733	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Lamminkoski</i>				0	742	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Lamminniemi</i>				0	—	—	145	—	—	—	—	—	T	—
<i>Lapinjärvi</i>				0	—	—	12	—	K	—	—	—	T	—
<i>Lapinlahti</i>	301	355	265	2	759	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—
<i>Lapinneva</i>				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—
<i>Lappeenranta</i>	430	450	550, 265	3	739	25 A	60	K	Y	—	Y	H	T	22
<i>Lappila</i>	60	60	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
<i>Lappohja</i>		70	550	1	750	—	—	—	—	—	—	H	T	—
<i>Lapua</i>		438	265 (265)	1 (1)	766	—	—	—	K	—	—	H	T	—

[illegible]

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara- liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liiken- nettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytiä
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik	Vändskivor
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntables
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]				
Mankala				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Markkala				0	747	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Martinlaakso	236	236	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Masala	267	267	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Matkaneva				0	845	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mattila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meltola				0	—	—	10	—	—	—	—	—	T	—
Metsäkansa				0	—	—	13	—	K	—	—	—	T	—
Mikkeli	352	452	550	3	760	25 A	5	—	KY	—	Y	H	T	Y
Misi		352	265	1	760	63 A	52	K	K	—	—	H	T	—
Mommila	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Muhos	151	212	265	2	670	25 A	24	—	K	—	—	H	—	—
Mukkula				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Murtomäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Mustio				0	—	—	55	—	K	—	—	—	T	—
Mustolan satama				0	—	—	—	—	Y	Y	—	—	T	—
Muukko				0	787	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Muurame				0	838	25 A	—	—	—	—	—	—	—	—
Muurola	316	317	265	2	724	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Myllykangas				0	851	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Myllykoski	110	110	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Myllymäki		216	265	1	—	—	—	—	K	—	—	H	T	—
Myllyoja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Mynttilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mynämäki		(124)	(265)	(1)	495	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Myrskylä				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Myyrmäki	232	232	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Mäkkylä	270	288	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Mäntsälä	220	220	550	2	999	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Mänttä				0	553	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Mäntyharju	457	457	550	2	992	—	159	—	K	—	—	H	T	—
Mäntyluoto				0	779	—	—	—	Y	Y	—	—	T	—
Naantali				0	393	—	20	—	—	—	—	—	T	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytiä
Namn	Kortaste plattform-längden	Längsta plattform-längden	Plattform-höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt-form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik	Vändskivor
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntables
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]				
Naarajärvi				0	770	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Nakkila				0	733	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nastola	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Niemenpää				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niinimaa				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—
Niinimäki				0	1090	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niinisalo				0	—	63 A	22	K	K	—	—	—	T	—
Niirala		(42)	(265)	(1)	929	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—
Niirala-raj				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Niittylahti				0	695	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nikkilä		(30)	(265)	(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nivala		97	265	1	825	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—
Nokia		250	550	1	865	—	120	—	K	—	—	H	T	—
Nummela				0	328	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Nuppulinna	210	240	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Nurmes	73	205	265	2	851	25 A	50	K	—	—	—	H	T	18
Närpiö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ohenmäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—
Olli				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Onttola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Orimattila				0	—	—	12	—	K	—	—	—	T	—
Orivesi	297	380	550	3	765	25 A	—	—	K	—	—	H	T	13,7
Orivesi keskusta		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Otanmäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Otava		(152)	(265)	(1)	735	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Otavan satama				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Oulainen	427	428	265	3	929	25 A	80	—	K	—	—	H	T	—
OULU														
<i>Oulu Nokela</i>				0	990	63 A	—	—	—	—	Y	—	T	—
<i>Oulu Oritkari</i>				0	—	63 A	200	—	Y	Y	—	—	T	—
<i>Oulu tavara</i>				0	761	25 A	6	—	—	—	—	—	T	Y
<i>Oulu asema</i>	366	458	550, 265	3	475	1500 V, 63	—	K	—	—	—	H	—	—
<i>Oulu Tuira</i>				0	759	—	66	—	K	—	—	—	T	—

[illegible]

[illegible]

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara- liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liiken- nettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytiä
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik	Vändskivor
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntables
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]				
Rovaniemi	312	485	550, 265	4	731	1500 V, 63 A	188	K Y	Y	—	Y	H	T	20
Ruha				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Runni		36	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Ruosniemi		(105)	(265)	(1)	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Ruukki		454	550	1	738	25 A	8	—	K Y	—	—	H	T	—
Ryttylä	171	173	550	2	—	—	7	—	K	—	—	H	T	—
Röyttä				0	—	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—
Saakoski				0	819	25 A	5	—	—	—	—	—	—	—
Saari		(201)	(265)	(1)	692	—	—	—	—	—	—	H	T	—
Saarijärvi		(69)	(265)	(1)	—	25 A	40	K	K	—	—	—	T	—
Salminen				0	761	—	—	—	K	—	—	—	—	—
Salo	306	310	550	3	380	—	—	K	K	—	—	H	T	—
Sammalisto				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santala		70	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Saunamäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Savio	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
SAVONLINNA														
<i>Savonlinna asema</i>		91	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
<i>Pääskylampi</i>		91	550	1	663	63 A	—	—	—	—	Y	H	—	—
SEINÄJOKI														
<i>Seinäjoki tavara</i>				0	861	25 A	40	—	K	—	—	—	T	22
<i>Seinäjoki asema</i>	396	459	550, 265	4	478	1500 V, 63 A	65	—	Y	—	Y	H	T	—
Selänpää				0	772	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sieppijärvi				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Sievi		(78)	(265)	(1)	743	—	—	—	K	—	—	—	—	—
Siikamäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siilinjärvi	156	360	265	2	703	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—
Simo		(88)	(265)	(1)	990	—	46	—	K	—	—	—	—	—
Simpele	272	305	265	3	796	25 A	17	—	K	—	—	H	T	—
Sipilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sisäntö				0	757	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siuntio	112	176	550	2	513	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Siuro		(113)	(265)	(1)	703	—	—	—	K	—	—	—	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytiä
Namn	Kortaste plattform-längden	Längsta plattform-längden	Plattform-höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt-form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik	Vändskivor
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntables
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]				
TIKKURILA														
<i>Havukoski</i>				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hiekkaharju</i>	257	526	550	3	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
<i>Tikkurila asema</i>	320	445	550	6	413	—	30	—	K	—	—	H	T	—
Tohmajärvi				0	735	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Toijala	450	450	550	4	690	25 A	—	—	K	Y	Y	H	T	Y
Toivala				0	749	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—
Tolsa	109	109	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Tommola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torkkeli				0	788	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TORNIO														
<i>Tornio asema</i>	(101)	(157)	(265)	(2)	434	63 A	24	K	K	Y	—	—	T	—
<i>Tornio-raja</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Tornio-Itäinen		297	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Tuomarila	220	222	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Tuomioja				0	644	25 A	—	—	—	—	—	—	—	—
Turenki	170	170	550	2	1212	—	—	—	K	—	—	H	T	—
TURKU														
<i>Kupittaa</i>	420	420	550	2	633	—	—	—	—	—	—	H	—	—
<i>Turku asema</i>	315	466	550	6	756	1500 V, 63 A	—	K	—	—	Y	H	T	Y
<i>Turku tavara</i>		(200)	(265)	(1)	382	25 A	10	—	K Y	Y	—	—	T	—
<i>Turku satama</i>	300	304	550	2	421	63 A	—	—	—	—	—	H	—	—
Tuupovaara				0	—	—	14	—	K	—	—	—	T	—
Tuuri		66	550	1	—	—	—	—	K	—	—	H	—	—
Törmä				0	856	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Törölä				0	756	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uimaharju		98	550	1	805	25 A	—	—	K Y	—	—	H	T	—
Urkala				0	732	—	8	—	—	—	—	—	—	—
Utajärvi	163	174	265	2	715	—	25	—	K	—	—	H	T	—
Utti				0	—	—	101	—	—	—	—	—	T	—
Uusikaupunki		(66)	(265)	(1)	680	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Uusikylä	120	120	550	2	1382	—	6	—	K	Y	—	—	T	—
Vaajakoski				0	725	—	14	—	K	—	—	—	T	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara- liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liiken- nettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytiä
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik	Vändskivor
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntables
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]				
Vaala	183	236	265	2	1022	25 A	25	—	K	—	—	H	—	—
Vaarala				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Vaasa		290	550	1	450	1500 V, 63 A	—	—	—	—	—	H	T	—
Vahojärvi				0	716	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VAINIKKALA														
<i>Vainikkala tavara</i>				0	1083	25 A	50	K	Y	Y	Y	—	T	—
<i>Vainikkala asema</i>	482	484	550, 265	3	952	—	—	—	K	—	—	H	T	—
Vainikkala-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Valimo	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Valkeakoski		(44)	(265)	(1)	—	—	54	—	K	—	—	—	T	—
Valkeasuo				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—
Valtimo				0	756	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Vammala	251	251	550	3	843	—	128	—	Y	—	—	H	T	—
Vanattara				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vantaankoski	230	230	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Varkaus	180	213	265	2	728	63 A	124	K	K Y	—	—	H	T	—
Vartius				0	1097	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—
Vartius-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—
Vasikkahaka				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vaskiluoto				0	—	—	—	—	K Y	—	—	—	T	—
Venetmäki				0	838	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vesanka				0	—	—	5	—	K	—	—	—	—	—
Viekki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—
Vierumäki				0	—	—	92	—	K	—	—	—	T	—
Vihanti	450	450	550	2	803	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—
Vihtari	58	103	265	2	551	25 A	134	—	K	—	—	H	T	—
Viala	170	170	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Viinijärvi	136	211	265	2	641	25 A	—	—	—	—	—	H	T	—
Villähde	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vilppula		110	550	1	694	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—
Vinnilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Voltti				0	761	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuohijärvi				0	713	—	15	K	—	—	—	—	T	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytiä
Namn	Kortaste plattform-längden	Längsta plattform-längden	Plattform-höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt-form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik	Vändskivor
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntables
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]				
Vuojoki				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	(110)	(141)	(265)	(2)	627	25 A	—	—	K Y	—	—	—	T	—
Vuonislahti		94	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Vuonos				0	—	—	16	—	—	Y	—	—	T	—
Vuorten-Vuori				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuosaari				0	927	—	—	—	—	—	—	—	T	—
YKSPIHLAJA														
Ykspihlaja tavara				0	767	—	—	—	K Y	Y	—	—	T	—
Ykspihlaja väliratapiha				0	939	63 A	—	—	K Y	Y	—	—	T	—
Ylistaro		176	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Ylitornio		167	265	1	—	25 A	—	—	—	—	Y	H	—	—
Ylivalli				0	1014	—	—	—	Y	—	—	—	—	—
Ylivieska	315	482	265	3	767	63 A	113	—	K Y	Y	Y	H	T	20
Yläkoski				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T	—
Ylämylly				0	—	—	77	—	K	—	—	—	T	—
Ylöjärvi				0	714	—	62	—	K	—	—	—	T	—
Ypykkävaara				0	753	—	—	—	K	—	—	—	T	—
Äetsä				0	924	—	—	—	K	—	—	—	—	—
Ähtäri	85	225	265	2	614	—	—	—	—	—	—	H	—	—
Ämmänsaari				0	633	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—
Äänekoski	(35)	(75)	(265)	(2)	860	25 A	14	—	K	—	—	—	T	—

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Kauko-ohjaus/ manuaalinen	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växelarbete
Name	Another name	Abbr.	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahonpää	Lejle Flygplatsen	Aho	690+503	Seinäjäki–Oulu	Siikajoki	K		
Asola (ibruk från 1.7.2015)		Aso	31+527	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Aviapolis (ibruk från 1.7.2015)		Avp	25+135	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Haimoo		Hmo	87+700	Hyvinkää–Karjaa	Vihti	K		
Jäniskorpi		Jnk	586+419	Seinäjäki–Oulu	Kannus	K		
Kiilinkangas		Kkg	299+490	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Kivistö (ibruk från 1.7.2015)		Ktö	18+300	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Kuninkaanmäki		Knm	38+500	Kerava–Vuosaari	Vantaa	K		
Laajavuori (ibruk från 1.7.2015)		Lav	14+428	Huopalahti–Vantaankoski	Vantaa	K		
Lapinkylä		Lpk	19+900	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Leinelä (ibruk från 1.7.2015)		Lnä	31+146	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Lentoasema (ibruk från 1.7.2015)		Len	26+575	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Liminpuro		Lmp	864+750	Oulu–Kontiomäki	Vaala	K		
Niska		Nsk	826+880	Oulu–Kontiomäki	Utajärvi	K		
Pappilankangas		Pkg	308+633	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Petas		Pet	17+170	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Puikkokoski		Pui	665+680	Kontiomäki–Vartius-raja	Paltamo	K		
Puolukkasuo (ibruk från 1.7.2015)		Puo	23+510	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Ruoneva		Rnv		Seinäjäki–Oulu	Siikajoki	K		
Ruskeasanta (ibruk från 1.7.2015)	Rödsand	Rs	28+760	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Ruusumäki (ibruk från 1.7.2015)		Rsm	20+300	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Saarela		Srl	594+018	Seinäjäki–Oulu	Kannus	K		
Salmenmäki		Sal		Seinäjäki–Oulu		K		
Temmesjoki	Veckal Vinikby	Tmj		Seinäjäki–Oulu	Liminka	K		
Tuomaanvaara		Tva	682+300	Kontiomäki–Vartius-raja	Ristijärvi	K		
Tupavuori		Tvu	260+100	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Tupos		Tup	736+500	Seinäjäki–Oulu	Kempele	K		
Vehkala (ibruk från 1.7.2015)		Veh	16+000	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Viinikkala		Vkl	22+590	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Virkamies (ibruk från 1.7.2015)		Vms	25+931	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Yllikkälä		Yll	268+500	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		

Beskrivning av Finlands bannät 2015

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituri- raiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liiken- nettä
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensione- rande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- plattform	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyft- kran	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]				[t]			
Ahonpää													
Asola (*)													
Aviapolis (*)	230	230	550	2								K	
Haimoo													
Jäniskorpi													
Kiilinkangas													
Kivistö (*)	230	230	550	2								K	
Kuninkaankmäki													
Laajavuori (*)													
Lapinkylä													
Leinelä (*)	230	230	550	2								K	
Lentoasema (*)	230	230	550	2								K	
Liminpuro													
Niska													
Pappilankangas													
Petas													
Puikkokoski													
Puolukkasuo													
Ruoneva													
Ruskeasanta (*)													
Ruusumäki (*)													

(*)= ibruk från 1.7.2015

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituri- raiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liiken- nettä
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensione- rande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- plattform	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyft- kran	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Saarela Salmenmäki Temmesjoki Tuomaanvaara Tupavuori Tupos Vehkala (* Viinikkala Virkamies (* Ylikkälä	230	230	550	2								K	

Beskrivning av Finlands bannät 2015

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Kauko-ohjaus/ manuaalinen	Yksityis-raiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växelarbeta
Name	Another name	Abbr.	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Buslovskaja		Bsl	288+000	Vainikkala raja – Viipuri		K		
Haaparanta	Haparanda	Hpa	888+130	Tornio-raja – Boden	Haparanda	K		
Kivijärvi		Kiv	759+800	Vartius-raja – Kostamus		K		
Svetogorsk		Stg	338+200	Imatrankoski-raja – Kamennogorsk		K		
Värtsilä		Vrs	553+300	(Antrea) Niirala-raja – Matkaselkä		K		

Trafikeringsföreskrifter för banavsnittet Torneå–Haparanda

FÖRORD/ORIENTERING

Bilaga 3 är föråldrad. Den baserar sig på ett avtal mellan Banförvaltningscentralen (numera Trafikverket, Finland) och Banverket (numera Trafikverket, Sverige), som inte ännu hade förnyats då Nätbeskrivningen gick i tryck. Bilaga 3 uppdateras i sin helhet genast då avtalet har förnyats. I den här bilagan har en del termer och hänvisningar uppdaterats.

De ursprungliga bestämmelserna formulerades i samarbete mellan svenska Banverkets norra banregion och finska Banförvaltningscentralen. De nuvarande ämbetsverken (Trafikverket i både Sverige och Finland) följer dessa bestämmelser tills ett nytt avtal och nya bestämmelser träder i kraft.

Området på båda sidor om landsgränsen (mellan signal HP 8/3 och T 832) klassas som en "Gemensam zon" som trafikledningen i Sverige och Finland gemensamt ska reservera innan anordning tillåts.

Utgångspunkten är att endast en anordning får förekomma inom den gemensamma zonen, förutom i samband med oregelmässighet såsom lokskada, olycka o dyl.

OMFATTNING

Dessa bestämmelser måste följas vid gränsöverskridande rörelser mellan Torneå och Haparanda samt inom den gemensamma zonen.

BINDANDE REFERENSER

Sverige

JvSFS 2008:7

Transportstyrelsen/Handbok JTF/10-Växling
Transportstyrelsen/Handbok JTF/3 H – Signaler,
system H

Finland

RVI/363/412/2008

Junan jarrutuskyky sekä jarrujen tarkastus ja koettelu

RVI/301/412/2008

Liikennöinti ilman JKV-veturilaitetta

RVI/1092/412/2009

Liikennöinti ja ratatyö rautatiejärjestelmässä

RVI/295/411/2008

Museoliikenne

RVI/1091/412/2009

Rautatiejärjestelmän opasteista, opastimista ja liikennöintiin liittyvistä merkeistä

RVI/1090/412/2009

Viestintä rautatiejärjestelmässä

RVI/725/412/2008

Tavaravaunujen suurimmasta sallitusta kuormasta, junapainosta ja junan kokoonpanosta

DEFINITIONER

Gemensam zon	Det område som reserveras gemensamt av svensk och finsk trafikledning, begränsas på svensk sida av mellansignalen 6/3 och på finsk sida av dvärgsignalen T 832
Gränsöverskridande rörelse	Rörelse som framförs helt eller delvis inom den gemensamma zonen.
Anordning	Med anordning avses arbete, växling eller småfordonsväxling.
Tillstånd	Med tillstånd avses de tillstånd som lämnas enligt respektive lands förvaltning i samband med att en anordning får påbörjas/starta.
Svensk anordning	Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Sverige.
Finsk anordning	Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Finland.

ALLMÄNT

Föreskriften är upprättad på svenska och finska med likalydande innehåll.

Ingen anordning får förekomma inom den gemensamma zonen utan att svensk och finsk trafikledning har reserverat spåravsnittet.

Endast i undantagsfall, t.ex. vid olycka eller lokskada, tillåts flera anordningar inom den gemensamma zonen. Överenskommelse kan göras om att flera anordningar får förekomma. Detta ska dock göras i god tid i samverkan mellan de båda förvaltningarna.

GRÄNSÖVERSKRIDANDE RÖRELSE HAPARANDA – TORNEÅ – HAPARANDA

Allmänt

Växlingsrörelser sker enligt den finska föreskriften RVI/1092/412/2009 som "växling", samt enligt den svenska föreskriften JsSFS 2008:7 JTF/10 som "växling" eller "småfordonsväxling".

Besked och förmedlingar

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar besked till och från finsk trafikledning.

Haparanda–Torneå

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Haparanda–Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av tågklareren Haparanda.

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Haparanda–Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

Torneå–Haparanda

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Torneå–Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av trafikledning Torneå.

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Torneå–Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av tågklareren Haparanda.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

ARBETE INOM DEN GEMENSAMMA ZONEN

Allmänt

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från finsk trafikledning.

Svensk personal

Arbete som bedrivs av svensk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos tågklareren Haparanda.

Innan tillstånd lämnas ska tågklareren Haparanda reservera den gemensamma zonen hos trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos tågklareren Haparanda.

Finsk personal

Arbete som bedrivs av finsk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos trafikledning Torneå.

Innan tillstånd lämnas ska trafikledning Torneå reservera den gemensamma zonen hos tågklareren Haparanda.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos trafikledning Torneå.

SÄKERHETSSAMTAL OCH DOKUMENTATION

Säkerhetssamtal

Säkerhetssamtal mellan svensk och finsk trafikledning kan genomföras på svenska eller finska. Översättningstabellen i punkt 1.5 kan användas och exempel på användbara fraser finns i punkt 1.6.

Säkerhetssamtal ska repeteras.

Dokumentation med mera

Alla anordningar som föranleder reservation av den gemensamma zonen skall dokumenteras enligt respektive förvaltnings föreskrifter.

RESERVATION AV GEMENSAM ZON

Reservation av gemensam zon görs mellan svensk och finsk trafikledning i samverkan.

Upphävande av reserverad gemensam zon görs av svensk och finsk trafikledning i samverkan.

STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

Största tillåtna hastighet framgår av hastighetstavlor (se bilaga 2).

OLYCKSHANTERING

Olycka eller tillbud rapporteras till trafikledningen.

1.1 SIGNALER OCH SIGNALMEDEL

Signaler och signalmedel som anges i denna instruktion tillämpas i enlighet med respektive förvaltnings föreskrifter där inte annat anges.

Handsignaler

Svensk växling använder handsignaler enligt JsSFS 2008:7/10, oavsett om handsignaleringen sker på den svenska eller finska sidan.

Finsk växling använder handsignaler enligt RVI/1091/412/2009, oavsett om handsignaleringen sker på den finska eller svenska sidan.

Signalen "stopp" gäller oavsett om den ges enligt svenska eller finska regler.

Riktning Haparanda – Torneå

Från finska spåret, mellansignal (huvuddvärgsignal) 1/6 km 1310.845



"Stopp"



"Rörelse tillåten"



"Rörelse tillåten –
kontrollera hinderfri-
het"



"Rörelse tillåten –
kontrollera växlar
och hinderfrihet"

Från svenska spåren, mellansignal 5/6 km 1310.697



"Stopp"



"Rörelse tillåten – kontrollera
växlar och hinderfrihet"

Svenska och finska spåren, mellansignal 6/8 km 1311.006



"Stopp"



"Rörelse tillåten "

Gemensamt spår, Torneå T 832, km 886.8



"Seis"



"Aja varovasti"

Riktning Torneå – Haparanda

I Torneå finns inga optiska signaler för rörelser i riktning mot Sverige.

Mellansignal 6/3, km 1311.012



"Stopp"



"Rörelse tillåten – kontrollera
växlar och hinderfrihet"

1.2 HASTIGHETSTAVLOR

Enligt RVI/1092/412/2009 mukaisesti



Största tillåtna hastighet
(*exemplet visar max 30 km/h*)

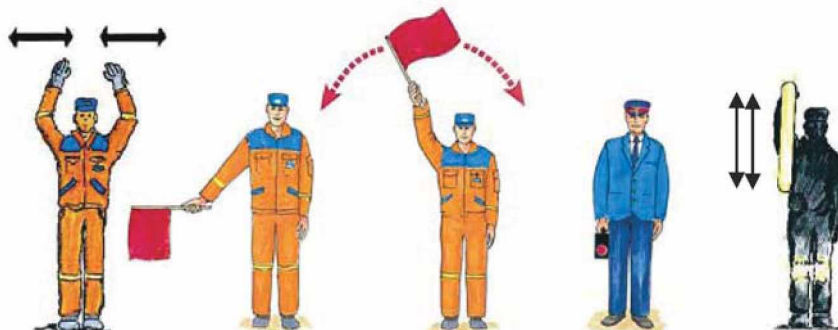
Enligt JvSFS 2008:7/JTF/3 H



Största tillåtna hastighet
(*exemplet visar max 30 km/h*)

1.3 STOPPSIGNALERING

Enligt JvSFS 2008:7/JTF/3 H

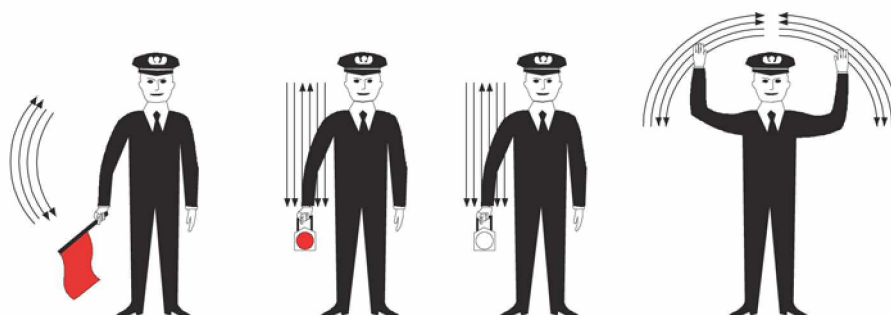


Betydelse: Stop

Enligt RVI/1092/412/2009

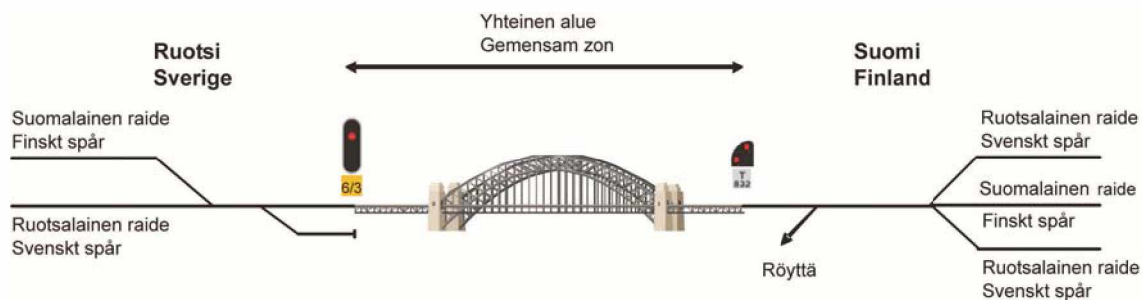


Betydelse: Stop



Betydelse: Fara (nödstopp)

1.4 SKISS ÖVER OMRÅDET HAPARANDA–TORNEÅ



1.5 ÖVERSÄTTNINGSTABELL

Svenska	Finska
Växling	Vaihtotyö
Arbete	Ratatyö
Reserverad zon	Varaus
Upphävande	Peruuttaminen
Tågklarerare	Junasuorittaja
Trafikledning	Liikenteenohjaus
Station	Asema
Fara	Vaara
Stoppsignal	Seis-opaste
Passage av en signal	Opastimen ohittaminen
Signal	Opastin/Opaste
Repetera	Toistaa
Rätt uppfattat	Oikein ymmärretty

1.6 EXEMPEL PÅ FRASEOLOGI

Begäran om reserverad zon på grund av växlingsrörelse

Sve: *Tågklararen _____, reserverad zon Haparanda – Torneå, växling.*

Fin: *Liikenteenohjaus _____, varaus Haaparanta – Tornio välille, vaihtotyö.*

Begäran om reserverad zon på grund av arbete

Sve: *Tågklararen _____, reserverad zon Haparanda – Torneå, arbete.*

Fin: *Liikenteenohjaus _____, varaus välille Haaparanta – Tornio, työ.*

Upphävande av reserverad zon

Sve: *Tågklararen _____, upphävande reserverad zon ____ - ____*

Fin: *Liikenteenohjaus _____, varauksen peruuttaminen välille _____ - _____*

Reservering av zon på grund av fara

Sve: *Tågklararen _____, Fara Haparanda – Torneå.*

Fin: *Liikenteenohjaus _____, vaara Haaparanta – Tornio,*

Tillstånd att passera en signal i stopp, Haparanda

Sve: *Tågklararen Haparanda, medgivande att passera signal (ett-sex) och/eller (åtta-tre) och/eller (sex-åtta)*

Fin: *Liikenteenohjaus Haaparanta, lupa ohittaa opastin (yksi-kuusi) ja/tai (kahdeksan-kolme) ja/tai (kuusi-kahdeksan)*

Tillstånd att passera en signal i stopp, Torneå

Sve: *Tågklararen Torneå, växling, medgivande att passera signal (T åtta-tre-två)*

Fin: *Liikenteenohjaus Tornio, vaihtotyö, lupa ohittaa opastin
(T kahdeksan-kolme-kaksi)*

Rätt uppfattat

Sve: *Rätt uppfattat*

Fin: *Oikein ymmärretty*

Repetera

Sve: *Repetera*

Fin: *Toista*

Lastprofil

Med lastprofil (KU) avses det område inom vilket lasten i en öppen vagn måste hållas då vagnen befinner sig i mittläge på ett rakt, jämnt spår.

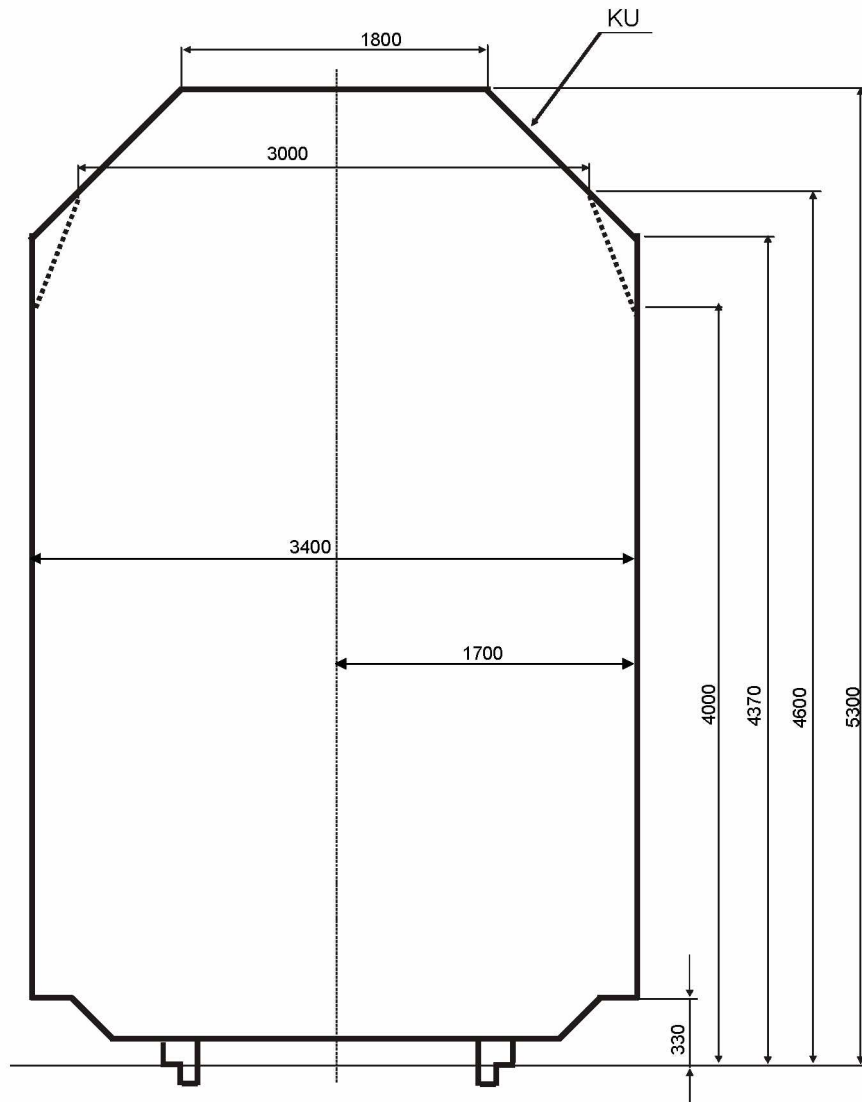


Bild 1. Lastprofilens huvudmått.

Tillämpning av lastprofilen

Lastprofilen gäller över hela bannätet med undantag av fall som presenteras senare.

Lastprofilen kan tillämpas på vagnar som har ett axel- eller boggieavstånd på högst 17,5 m och vilkas lastareal utanför axel- eller boggieavståndet är högst 0,2 gånger vagnens axel- eller boggieavstånd. I övriga fall skall lastningen kontrolleras separat.

Om lasten under transporten kan förflytta sig över lastprofilen i sidled, skall lastens bredd minskas i motsvarande mån. Om lastens rörelse gör att lasten på sina ställen höjs över lastprofilen, skall lastens höjd minskas i motsvarande mån.

I sådana fall då lasten når lägre än vagnens golv tillämpas bestämmelserna om fordonsprofil för rullande materiel (LKU), eller så betraktas transporten som specialtransport.

Begränsningar avseende lastprofilen

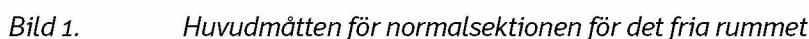
De broar som begränsar lastprofilen (KU) finns på banavsnittet Helsingfors station – Böle station – Ilmala bangård. Lastprofilen som gäller på broarna har märkts ut med en streckad linje (-----) i lastprofilsskissen (bild 1).

På flera industrispår och andra spåranläggningar gäller begränsningar för lastprofilen som bör beaktas i samband med lokal trafikering.

Transporter som överstiger lastprofilen

Lastbilar som överstiger lastprofilen, samt deras släpvagnar och containrar, får transporteras separat på bestämda banavsnitt enligt bestämda villkor som anges i transporttillståndet. Transporter som överstiger lastprofilen får transporteras på de banavsnitt som anges i beskrivningen av bannätet enligt villkor som baserar sig på Trafiksäkerhetsverkets bestämmelse.

Övriga transporter som överstiger lastprofilen betraktas som specialtransporter.



Den egentliga genomfartssektionen

Den ATU som beskrivs på föregående skall tillämpas då nya konstruktioner och anordningar byggs och monteras i närheten av spår. Med tanke på specialtransporter utgör ATU, eller undantagen från den, den s.k. verkliga disponibla normalsektionen för det fria rummet, dvs. genomfartssektionen. Uppgifterna om genomfartssektionen sammanfattas banavsnittsvis och de kontrolleras kontinuerligt av banhållaren.

Banornas överbyggnadsklasser, ur överbyggnadsklasserna härledda EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck

Indelning av banorna i klasser

Beroende på överbyggnaden indelas banorna enligt följande:

Tabell 1. Indelning av banorna i klasser

Banklass		Överbyggnad		
Trafikverket överbyggnadsklass	Överbyggnadsklass SFS-EN 15528	Räler	Sliprar	Ballast
A	C4	K30, K33	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₁	D4	K43, 54 E1, K60, 60 E1	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₂	D4	K43, K60	trä, betong	makadamballast
C ₁	D4 /E4	54 E1	trä, betong, byggd före 1987	makadamballast
C ₂	D4/E4	54 E1	betong, byggd 1987 och därefter	makadamballast
D	D4/E4	60 E1	betong	makadamballast

Överbyggnadsklassens gräns går vid mittpunkten av trafikplatsens stationsbyggnad om inget annat angivits med kilometermärken.

Banavsnittens överbyggnadsklasser redovisas även i bild 1.

Underhållsansvar

Den underhållsskyldige har rätt att begränsa de högsta tillåtna axeltrycken och hastigheterna enligt banans skick.

Tabell 2. Banornas överbyggnadsklasser, ur överbyggnadsklasserna härledda EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor-vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Helsinki–Riihimäki								
Helsinki asema–Pasila asema	D	D4	80	80	80	80	80	–
Pasila asema–Tikkurila asema läntisin raide	D	E4	160	160	120	120	100	100
Pasila asema–Tikkurila asema läntinen keskiraide	D	E4	160	160	120	120	100	100
Pasila asema–Tikkurila asema itäinen keskiraide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Pasila asema–Tikkurila asema itäisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Tikkurila asema–Kerava asema läntisin raide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Tikkurila asema–Kerava asema läntinen keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Tikkurila asema–Kerava asema itäinen keskiraide ¹	D	E4	120	120	120	120	100	100
Tikkurila asema–Kerava asema itäisin raide ¹	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kerava asema–Kytömaa läntisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kerava asema–Kytömaa läntinen keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kerava asema–Kytömaa itäinen keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kerava asema–Kytömaa itäisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kytömaa–Kyrölä	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola läntinen raide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola itäinen raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Purola–Riihimäki asema	D	E4	200	200	120	120	100	100

¹ från 1.7.2015 Tikkurila–Havukoski 80 km/h

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Riihimäki–Tampere								
Riihimäki asema–Sääksjärvi	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi–Tampere tavara läntinen raide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi–Tampere tavara keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi–Tampere tavara itäinen raide	D	E4	100	100	100	100	100	100
Tampere tavara–Tampere asema	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kerava–Sköldvik								
Kytömaa–Sköldvik	D	D4	80	80	80	80	80	–
Olli–Porvoo²	A	C4	35	50	35	20	–	–
Kerava–Vuosaari								
Kerava asema–Vuosaari	D	D4	–	–	80	80	80	80
Helsinki–Turku satama								
Helsinki asema–km 25,2	D	D4	120	120	120	120	100	–
km 25,2–km 29,0	C ₁	D4	120	120	120	120	100	–
km 29,0–Kirkkonummi	D	D4	120	120	120	120	100	–
Kirkkonummi–km 41,4	D	D4	160	180	120	120	100	–
km 41,4–Siuntio	C ₁	D4	160	180	120	120	100	–
Siuntio–km 55,8	D	D4	160	180	120	120	100	–

² Järnvägsverkets föreskrift/museitrafik 295/411/2008

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
km 55,8–km 59,2	C ₁	D4	160	180	120	120	100	–
km 59,2–km 75,4	D	D4	160	180	120	120	100	–
km 75,4–km 80,4	C ₁	D4	160	180	120	120	100	–
km 80,4–Karjaa	D	D4	160	180	120	120	100	–
Karjaa–km 96,6	D	D4	160	200	120	120	100	–
km 96,6–km 103,6	C ₁	D4	160	180	120	120	100	–
km 103,6–km 119,2	C ₂	D4	160	200	120	120	100	–
km 119,2–km 121,3	D	D4	160	200	120	120	100	–
km 121,3–km 126,0	C ₁	D4	160	180	120	120	100	–
km 126,0–km 130,8	D	D4	160	180	120	120	100	–
km 130,8–km 152,0	D	D4	160	200	120	120	100	–
km 152,0–km 158,0	C ₁	D4	160	200	120	120	100	–
km 158,0–km 193,4	C ₁	D4	160	180	120	120	100	–
km 193,4–Turku asema	D	D4	160	180	120	120	100	–
Turku asema–Turku satama	C ₁	D4	40	40	40	40	40	–
Huopalahti–Vantaankoski³	D	D4	–	120	–	–	–	–
Turku–Uusikaupunki								
Turku asema–Raisio (km 207,4)	C ₁	D4	60	60	60	60	60	–
Raisio (km 207,4)–Uusikaupunki	B ₁	D4	60	60	60	60	50	–

³ från 1.7.2015 Huopalahti–Havukoski

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor-vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Raisio-Naantali	B ₁	D4	50	50	50	50	50	–
Uusikaupunki-Hangonsaari								
Uusikaupunki–km 269,0	C ₁	D4	–	–	30 ⁴	30 ⁴	30 ⁴	–
km 269,0–Hangonsaari	B ₁	D4	–	–	30 ⁴	30 ⁴	30 ⁴	–
Hyvinkää-Karjaa								
Hyvinkää–km 133,1	C ₁	D4	80	80	80	80	80	–
km 133,1–Kirkniemi	D	D4	80	80	80	80	80	–
Kirkniemi–km 152,2	D	E4	80	80	80	80	80	80
km 152,2–Karjaa	C ₁	E4	80	80	80	80	80	60
Lohja-Lohjanjärvi	B ₁	D4	–	–	35 ⁴	35 ⁴	35 ⁴	–
Karjaa-Hanko								
Karjaa–km 205,7	D	E4	120	120	120	120	100	100
km 205,7–Hanko-Pohjoinen	C ₁	E4	60	60	60	60	60	60
Hanko-Pohjoinen–Hanko asema	B ₁	D4	35	35	35	35	35	35
Toijala-Turku								
Toijala–km 264,7	D	D4	140	140	120	120	100	–
km 264,7–Turku asema	D	D4	120	120	120	120	100	–

⁴ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor-vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Toijala–Valkeakoski	C ₁	D4	50	50	50	50	50	–
Lielähti–Kokemäki	D	D4	140	140	120	120	100	100
Kokemäki–Pori								
Kokemäki–Harjavalta	D	D4	140	140	120	120	100	–
Harjavalta–Pori	D	E4	140	140	120	120	100	100
Pori–Mäntyluoto	C ₁	E4	70	70	70	70	70	50
Mäntyluoto–Tahkoluoto	B ₂	D4	–	–	50 ⁵	50 ⁵	50 ⁵	–
Pori–Ruosniemi	B ₁	D4	–	–	20 ⁵	20 ⁵	20 ⁵	–
Kokemäki–Rauma	D	E4	100	100	100	100	100	80
Tampere–Seinäjoki								
Tampere asema–Lielähti	D	E4	120	120	120	120	100	80
Lielähti–Pohjois-Louko	D	D4	200	200	120	120	100	—
Pohjois-Louko–Seinäjoki asema läntinen raide	D	D4	200	200	120	120	100	—
Pohjois-Louko–km 343,2 itäinen raide	D	D4	160	160	120	120	100	—
km 343,2–Seinäjoki asema itäinen raide	D	D4	130	160	120	120	100	—
Niinisalo–Parkano–Kihniö								

⁵ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Niinisalo–Parkano	A	C4	30	30	30	30	–	–
Parkano–Kihniö	A	C4	30	30	30	30	–	–
Tampere–Jyväskylä								
Tampere Järvensivu–Orivesi pohjoinen raide	D	E4	140	140	120	120	100	100
Tampere Järvensivu–km 205,0 eteläinen raide	C ₂	E4	140	140	120	120	100	100
km 205,0–208,0 eteläinen raide	D	E4	140	140	120	120	100	100
km 208,0–Orivesi eteläinen raide	C ₂	E4	140	140	120	120	100	100
Orivesi–km 287,4	D	E4	120	140	120	120	100	80
km 287,4–Jämsänkoski	D	E4	160	160	120	120	100	80
Jämsänkoski–km 308,2	D	D4	160	160	120	120	100	–
km 308,2–km 312,6	C ₁	D4	160	160	120	120	100	–
km 312,6–km 329,7	D	D4	160	160	120	120	100	–
km 329,7–km 332,8	C ₁	D4	160	160	120	120	100	–
km 332,8–Jyväskylä km 340,0	D	D4	160	160	120	120	100	–
Jämsä–Kaipola	B ₁	E4	–	–	50 ⁶	50 ⁶	50 ⁶	50 ⁶
Jyväskylä–Pieksämäki								
Jyväskylä–Pieksämäki asema	C ₁	D4	140	140	120	120	100	–
Orivesi–Seinäjoki								
Orivesi–Haapamäki	B ₁	D4	100	100	100	70	50	–

⁶ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Haapamäki –Pihlajavesi	C ₂	D4	100	100	100	100	100	–
Pihlajavesi–Seinäjoki	B ₁	D4	100	100	100	60	50	–
Vilppula–Mänttä	B ₁	D4	50	50	50	50	50	–
Seinäjoki–Kaskinen								
Seinäjoki–km 452,0	B ₁ ⁷	D4	80	80	80	60	50	–
km 452,0–km 513,8	B ₁ ⁷	D4	60	60	60	50	40	–
km 513,8–km 514,6	B ₁ ⁷	D4	30	30	30	30	30	–
km 514,6–Kaskinen	B ₁ ⁷	D4	80	80	80	60	50	–
Seinäjoki–Vaasa	C ₂	D4	120	120	120	120	100	–
Vaasa–Vaskiluoto	A	C4	–	–	30 ⁸	30 ⁸	30 ⁸	–
Seinäjoki–Oulu								
Seinäjoki asema–km 431,5	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 431,5–Lapua	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Lapua–km 459,0	D	D4	160	200	120	120	100	—
km 459,0–km 467,5	D	D4	200	200	120	120	100	—
km 467,5–km 482,8	D	D4	190	200	120	120	100	—
km 482,8–km 507,8	D	D4	200	200	120	120	100	—
km 507,8–km 519,2	D	D4	180	200	120	120	100	—

⁷ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12

⁸ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
km 519,2–km 524,6	D	D4	190	200	120	120	100	—
km 524,6–km 529,3	D	D4	200	200	120	120	100	—
km 529,3–km 550,5	D	D4	170	200	120	120	100	—
km 551,0–km 553,1	C ₂	D4	70	70	70	70	70	—
km 553,1–Oulu asema	D	D4	140	140	120	120	100	—
Pännäinen–Pietarsaari	C ₂	D4	60	60	60	60	60	–
Pietarsaari–Alholma	C ₂	D4	–	–	35 ⁹	35 ⁹	35 ⁹	–
Kokkola–Ykspihlaja Kokkola–Ykspihlaja väliratapiha	B ₁	D4	35	35	35	35	35	–
Tuomioja–Raahe	C ₂	D4	80	80	80	80	80	–
Raahe–Rautaruukki	C ₂	D4	–	–	35 ⁹	35 ⁹	35 ⁹	–
Oulu–Laurila Oulu asema–Laurila	C ₂	D4	140	140	120	120	100	–
Kemi–Ajos								

⁹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Kemi-Ajos km 861,8	B ₁	D4	–	–	50 ¹⁰	50 ¹⁰	50 ¹⁰	–
Ajos km 861,8–km 863,5	C ₂	D4	–	–	50 ¹⁰	50 ¹⁰	50 ¹⁰	–
Ajos km 863,5–867,1	B ₁	D4	–	–	50 ¹⁰	50 ¹⁰	50 ¹⁰	–
Laurila–Kemijärvi								
Laurila–Koivu	D	D4	140	140	120	120	100	–
Koivu–Rovaniemi	D	D4	120	120	120	120	100	–
Rovaniemi–Misi	C ₂	D4	100	100	100	100	100	–
Misi–km 1037,1	C ₁	D4	100	100	100	100	100	–
km 1037,1–Kemijärvi	B ₁	D4	100	100	100	60	50	–
Kemijärvi–Isokylä	B ₁	D4	50	50	50	50	50	–
Laurila–Tornio-voja								

¹⁰ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Laurila–Tornio asema	C ₂	D4	120	120	120	120	100	–
Tornio asema–Tornio-rajä	C ₁	D4	40	40	40	40	40	–
Tornio–Röyttä	B ₁	D4	–	–	50 ¹¹	50 ¹¹	50 ¹¹	–
Tornio–Kolari								
Tornio asema–km 885,6	B ₂	D4	80	80	80	80	80	–
km 885,6–Kolari	D	D4	100	100	80	80	80	–
Kerava–Hakosilta								
Kytömaa–Hakosilta	D	E4	200	220	120	120	100	100
Riihimäki–Kouvola								
Riihimäki asema–Hakosilta	D	D4	140	140	120	120	100	–
Hakosilta–Lahti	D	E4	160	200	120	120	100	80
Lahti–Kouvola asema	D	E4	200	200	120	120	100	100
Lahti–Heinola	B ₁	D4	60	60	60	60	50	–
Lahti–Mukkula	B ₁	D4	–	–	35 ¹¹	35 ¹¹	35 ¹¹	–
Lahti–Loviisan satama	B ₁	D4	60	60	60	60	50	–
Kouvola–Pieksämäki								

¹¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Kouvola asema–km 245,9	D	D4	140	140	120	120	100	–
km 245,9–Otava	D	D4	160	200	120	120	100	–
Otava–Pieksämäki asema	D	D4	140	140	120	120	100	–
Mynttilä–Ristiina	A	C4	50	50	50	35	20	–
Otava–Otavan satama	B ₁	D4	–	–	35 ¹²	35 ¹²	35 ¹²	–
Pieksämäki–Kontiomäki								
Pieksämäki asema–Kuopio km 466,0	D	D4	140	140	120	120	100	–
Kuopio km 466,0–Toivala	D	D4	120	120	120	120	100	—
Toivala–Iisalmi	D	D4	140	140	120	120	100	—
Iisalmi–Murtomäki	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Murtomäki–Kajaani	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Kajaani–Kontiomäki	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Kajaani–Lamminniemi	B ₁	D4	–	–	35 ¹²	35 ¹²	35 ¹²	–
Suonenjoki–Iisvesi	B ₁	D4	–	–	35 ¹²	35 ¹²	35 ¹²	–
Murtomäki–Otanmäki	A	C4	–	–	50 ¹²	40 ¹²	–	–
Murtomäki–Talvivaara	C ₂	D4	80	80	80	80	80	–
Kouvola–Kuusankoski								

¹² Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Kouvola asema–Kuusankoski	C ₁	D4	50	50	50	50	50	–
Iisalmi–Ylivieska								
Iisalmi–km 555,8	C ₁	D4	120	120	120	120	100	–
km 555,8–km 613,1	D	D4	120	120	120	120	100	–
km 613,1–km 699,0	C ₂	D4	120	120	120	120	100	–
km 699,0–Ylivieska	D	D4	120	120	120	120	100	–
Pyhäkumpu erk. vh–Pyhäkumpu	B ₁	D4	35	35	35	35	35	–
Kontiomäki–Vartius								
Kontiomäki–km 662,2	C ₁	D4	80	80	80	80	80	–
km 662,2–Vartius-rajä	C ₂	D4	80	80	80	80	80	–
Kontiomäki–Ämmänsaari	A	C4	50	50	50	40	–	–
Siilinjärvi–Viinijärvi	C ₂	D4	100	100	100	100	100	–
Sysmäjärvi–Vuonos	B ₂	D4	–	–	35 ¹³	35 ¹³	35 ¹³	–
Haapamäki–Jyväskylä	B ₁	D4	100	100	100	70	50	–
Jyväskylä–Äänekoski	C ₁	D4	100	100	100	100	100	–
Äänekoski–Haapajärvi								
Äänekoski–Saarijärvi	C ₂	D4	80	80	80	80	80	–

¹³ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor-vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Saarijärvi–Haapajärvi	A	C4	60	60	60	40	–	–
Kouvola–Kotka								
Kouvola tavana–Juurikorpi läntinen raide	D	D4	120	120	120	120	100	–
Kouvola Oikoraide–Inkeroinen itäinen raide	C ₁	D4	120	120	120	120	100	–
Inkeroinen–Juurikorpi itäinen raide	D	D4	120	120	120	120	100	–
Juurikorpi–Paimenportti	D	D4	120	120	120	120	100	–
Paimenportti–Kotka asema	C ₁	D4	80	80	80	80	80	–
Kotka asema–Kotkan satama	C ₁	D4	35	35	35	35	35	–
Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo	C ₁	D4	50	50	50	50	50	–
Juurikorpi–Hamina	C ₁	D4	100	100	100	100	100	–
Luumäki–Vainikkala								
Luumäki–Vainikkala asema	D	E4	120	140	120	120	100	80
Vainikkala asema–Vainikkala-rajä	D	E4	50	50	50	50	50	50
Lappeenranta–Mustolan satama	C ₁	D4	–	–	50 ¹⁴	50 ¹⁴	50 ¹⁴	–
Imatra tavana–Imatrankoski-rajä	D	D4	50	50	50	50	50	–
Kouvola–Joensuu								
Kouvola asema–Luumäki	D	E4	200	200	120	120	100	100

¹⁴ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor-vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Luumäki–km 395,5	D	D4	140	140	120	120	100	–
km 395,5–Säkäniemi	C ₂	D4	140	140	120	120	100	–
Säkäniemi–Joensuu Sulkulahti	D	D4	140	140	120	120	100	–
Joensuu Sulkulahti–Joensuu asema	C ₁	D4	90	90	90	90	90	–
Niirala–Säkäniemi								
Niirala raja–Säkäniemi	D	D4	100	100	100	100	100	–
Joensuu–Ilomantsi								
Joensuu Sulkulahti–Heinävaara	B ₂	D4	60	60	60	60	60	–
Heinävaara–km 660,4	A	C4	50	50	50	40	–	–
km 660,4–km 664,1	B ₁	D4	50	50	50	40	–	–
km 664,1–km 678,4	A	C4	50	50	50	40	–	–
km 678,4–km 683,8	B ₁	D4	50	50	50	40	–	–
km 683,8–km 687,9	A	C4	50	50	50	40	–	–
km 687,9–km 692,5	B ₁	D4	50	50	50	40	–	–
km 692,5–Ilomantsi	A	C4	50	50	50	40	–	–
Pieksämäki–Joensuu								
	C ₂	D4	120	120	120	120	100	–
Varkaus–Kommila								
	B ₂	D4	50	50	50	50	50	–
Huutokoski–Savonlinna								
Huutokoski–Savonlinna asema	C ₂	D4	80	80	80	80	80	–
Savonlinna–Parikkala								

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor-vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Savonlinna asema–Parikkala	B ₂ ¹⁵	D4	110	110	110	90	80	–
Joensuu–Nurmes								
Joensuu asema–Uimaharju	C ₂	D4	120	120	120	120	100	–
Uimaharju–Lieksa	C ₂	D4	100	100	100	100	100	–
Lieksa–Nurmes	B ₂	D4	110	110	110	90	80	–
Lieksa–Pankakoski	A	C4	–	–	30 ¹⁶	30 ¹⁶	20 ¹⁶	–
Nurmes–Kontiomäki								
Nurmes–Porokylä (km 787,9)	B ₂	D4	80	80	80	80	80	—
Porokylä (km 787,9)–km 807,5	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
km 807,5–km 809,2	C ₂	D4	60	60	60	60	60	—
km 809,2–km 810,2	B ₂	D4	60	60	60	60	60	—
km 810,2–km 813,7	C ₂	D4	60	60	60	60	60	—
km 813,7–Vuokatti	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
Vuokatti–Kontiomäki	B ₁	D4	80	80	80	60	50	—
Vuokatti–Lahnaslampi	B ₂	D4	–	–	50 ¹⁶	50 ¹⁶	50 ¹⁶	–

¹⁵ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12

¹⁶ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	160 kN	200 kN	225 kN	250 kN
Oulu-Kontiomäki								
Oulu Nokela–km 775,9	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
km 775,9–km 787,4	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
km 787,4–km 794,5	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
km 794,5–km 809,3	C ₁	D4	130	130	120	120	100	—
km 809,3–Utajärvi	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Utajärvi–km 878,2	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
km 878,2–km 879,6	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
km 879,6–km 893,7	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
km 893,7–Paltamo	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Paltamo–Kontiomäki	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—

Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

Tabell 4. Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

	Överbyggnadsklass					
	A	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Rakt spår						
Enkla växlar, 60 E 1 korta	70	100	110	180	200	200
Enkla växlar, 60 E 1 långa	—	100	110	180	200	220
Enkla växlar, 54 E 1 långa	70	100	110	140	140	140
Enkla växlar, övriga	70	100	110	160	160	160
Dubbelväxlar	70	100	110	120	120	120
Korsningsväxlar	35	90	90	90	90	90
Spårkorsningar	35 ¹⁷	90 ¹⁷	90 ¹⁷	90 ¹⁷	90 ¹⁷	90 ¹⁷
Avvikande spår						
Korta växlar R = 165 m	20 ¹⁷	20 ¹⁷	20 ¹⁷	20 ¹⁷	20 ¹⁷	20 ¹⁷
Korta växlar	35	35	35	35	35	35
Korta växlar, axeltryck är över 225 kN	—	10	20	20	20	35
Långa växlar						
R = 500 m	—	—	—	60	60	60
R = 530 m	70	70	70	—	—	—
R = 900 m, axeltryck högst 25 kN	—	80	80	80	80	80
R = 900 m, axeltryck över 225 kN	—	—	—	60	60	60
R = 1600 m	—	—	—	110	110	110
R = 2500 m	—	—	—	140	140	140
R = 3000 m	—	—	—	—	—	160
Växel utan säkerhetsskydd						
Rakt och avvikande spår	30 ¹⁷	30 ¹⁷	30 ¹⁷	30 ¹⁷	30 ¹⁷	30 ¹⁷

¹⁷ Har utmärkts med hastighetsmärken

Päällysrakenneluokka Överbyggnadsklass Superstructure Category	ei sähköistetty icke-elektrifierad non-electrified	sähköistetty elektrifierad electrified	kiskotus räl rails	pölyt sliprar sleepers	tukikerros ballast ballast
A	—		K30, K33	puu trä wooden	raidesora tai vastaava ballastgrus eller motsvarande gravel or equivalent
B ₁	—	—	K43, K60, K54 E1, 60 E1	puu trä wooden	raidesora tai vastaava ballastgrus eller motsvarande gravel or equivalent
B ₂	—	—	K43, K60	puu, betoni trä, betong wooden, concrete	raidesopeli makadamballast railway ballast
C ₁	—	—	54 E1	puu, betoni trä, betong wooden, concrete < 1987	raidesopeli makadamballast railway ballast
C ₂	—	—	54 E1	betoni betong concrete > 1987	raidesopeli makadamballast railway ballast
D	—	—	60 E1	betoni betong concrete	raidesopeli makadamballast railway ballast

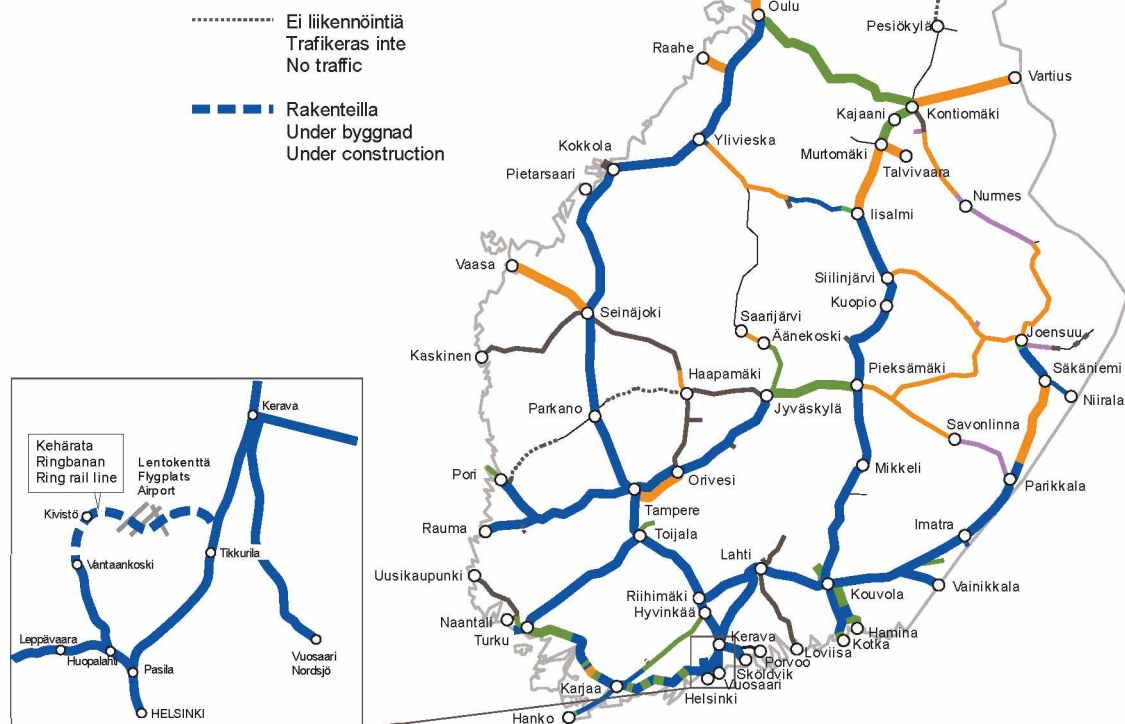


Bild 1. Banavsnittens överbyggnadsklasser

Underhållsnivåerna på stambanorna

Underhållsnivåerna på stambanorna som används som grund för driften och underhållet av järnvägar beskrivs i bild 2.

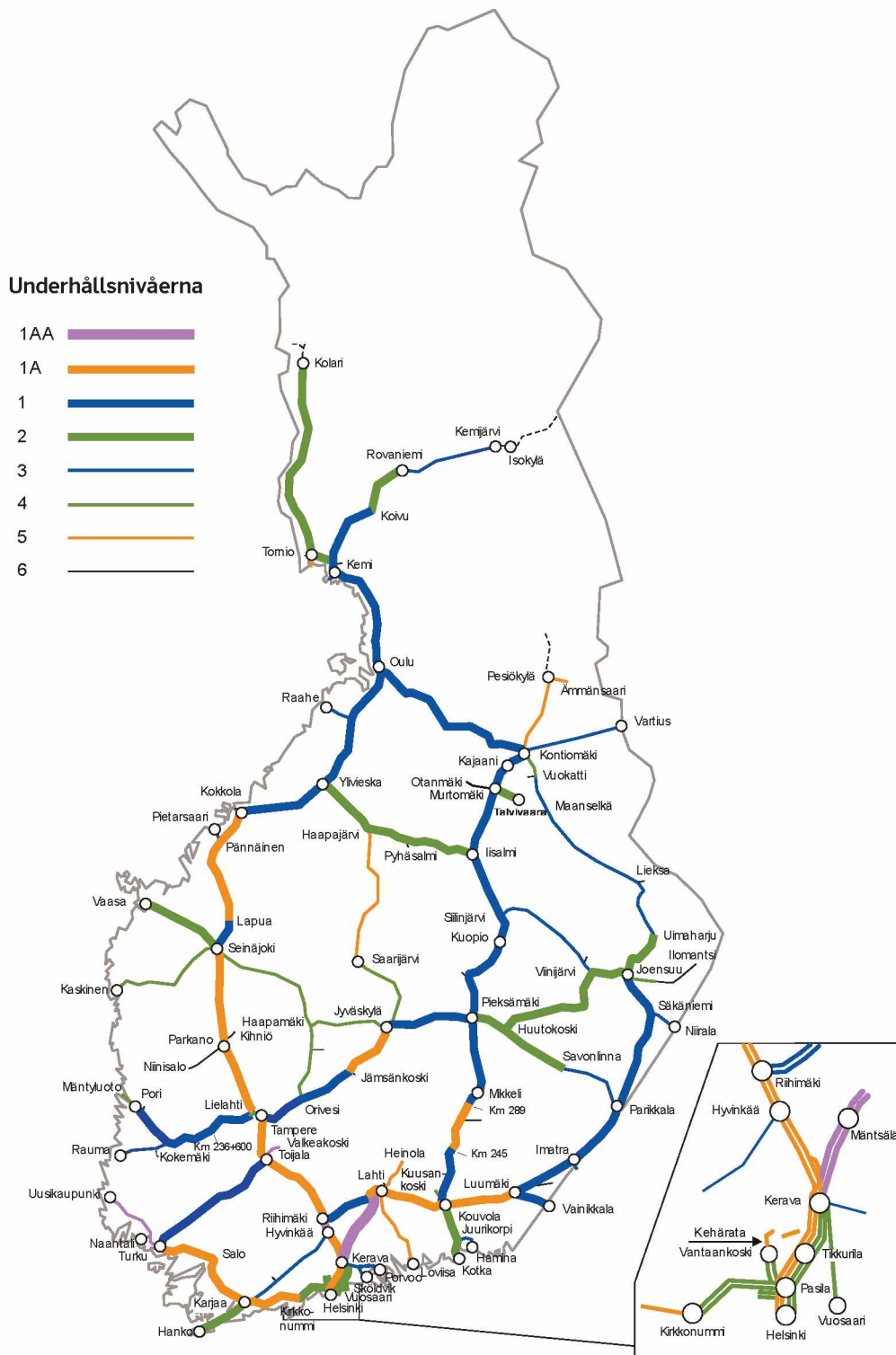


Bild 2.

Underhållsnivåerna på stambanorna.

Elektrifiering

Elektrifierade järnvägar

Helsinki asema-Turku satama
Huopalahti-Vantaankoski
Helsinki asema-Riihimäki asema
Kytömaa-Hakosilta
Kerava-Sköldvik
Riihimäki asema-Tampere asema
Toijala-Turku tavana
Tampere asema-Seinäjoki asema
Lielehti-Kokemäki
Kokemäki-Pori
Kokemäki-Rauma
Seinäjoki asema-Oulu asema
Oulu Nokela-Oulu Oritkari
Tuomioja-Raahe
Raahe-Rautaruukki
Riihimäki asema-Kouvola asema
Kouvola asema-Kuusankoski
Kouvola-Kotkan satama
Kotka Hovinsaari-Kotka Mussalo
Juurikorpi-Hamina
Kouvola asema-Joensuu asema
Luumäki-Vainikkala raja
Kouvola asema-Pieksämäki asema
Pieksämäki asema-Kontiomäki
Tampere-Jyväskylä
Jyväskylä-Pieksämäki asema

Oulu asema-Laurila
Laurila-Rovaniemi
Oulu Nokela-Kontiomäki
Kontiomäki-Vartius
Kerava-Vuosaari
Murtomäki-Talvivaara
Kokkola-Ykspihlaja
Seinäjoki-Vaasa
Rovaniemi-Kemijärvi (under byggnad)
Vantaankoski-Havukoski (under byggnad, i bruk 1.7.2015)

Ytterligare beskrivning av de elektrifierade banavsnitten finns i bild 1.

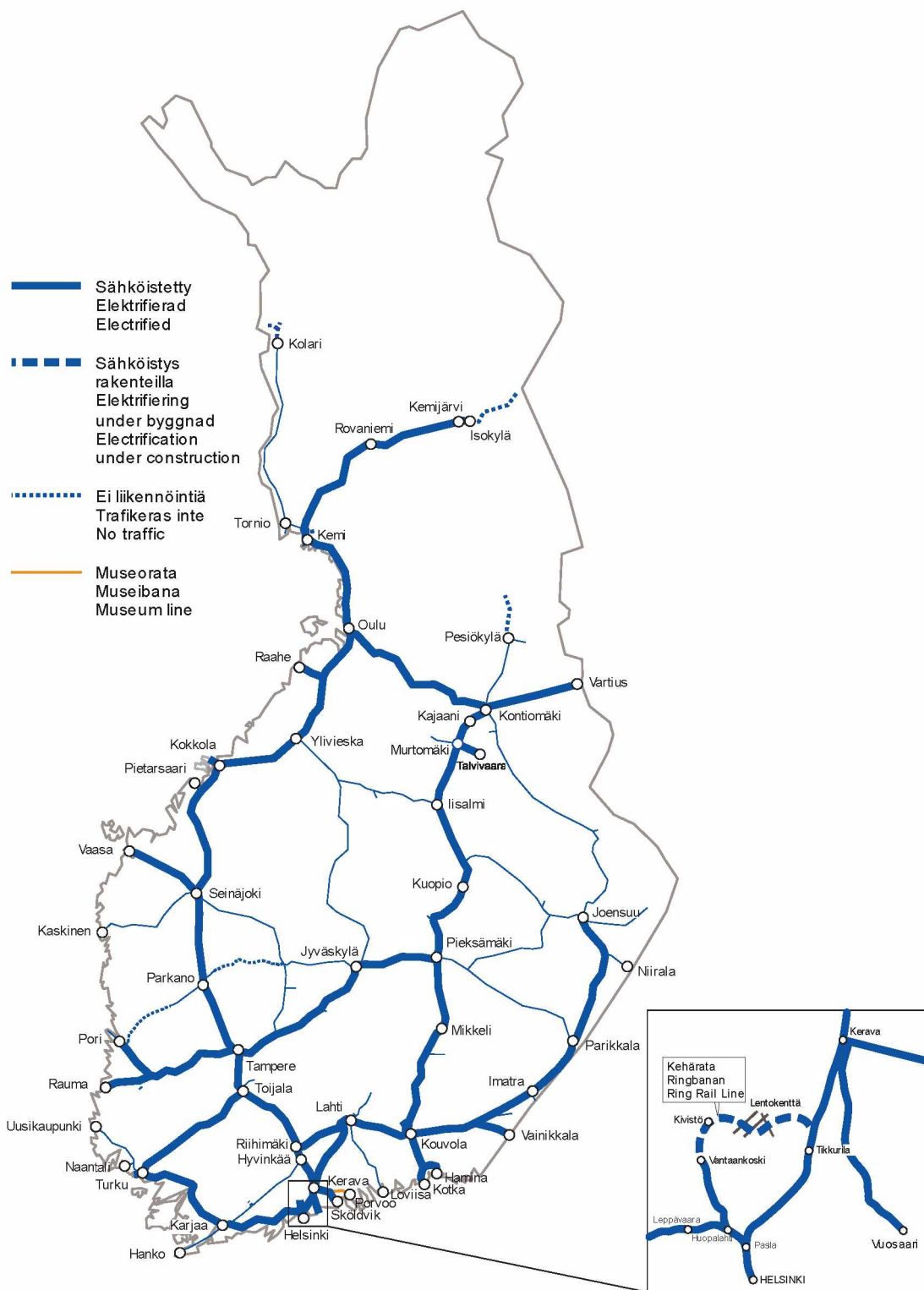


Bild 1. Elektrifiering av banavsnitt.

Säkerhetssystemen

De säkerhetssystem som används på banavsnitten framgår av bilderna i denna bilaga.

Linjeblockerade banavsnitt

Helsinki asema–Turku satama
Huopalahti–Vantaankoski
Hyvinkää–Hanko
Helsinki asema–Riihimäki asema
Kytömaa–Hakosilta
Kerava–Sköldvik
Riihimäki asema–Tampere asema
Toijala–Turku tavana
Tampere asema–Seinäjoki asema
Lielähti–Kokemäki
Kokemäki–Mäntyluoto
Kokemäki–Rauma
Seinäjoki asema–Oulu asema
Tuomioja–Raahe spår 001 och 002
Riihimäki asema–Kouvola asema
Kouvola–Kymi spår 001–(Kotka)
Juurikorpi–(Hamina)
Kouvola–Imatra tavana spår 601-613– (Joensuu)
Luumäki–Vainikkala
Kouvola asema–Pieksämäki asema
Pieksämäki asema–Kuopio asema–Iisalmi
Tampere Järvensivu–Jyväskylä
Jyväskylä–Pieksämäki asema
Oulu asema–Laurila
Laurila–Tornio spåren 721, 722, 732, 741 och 742
Oulu Nokela–(Kontiomäki)
Säkäniemi–(Niirala)
Turku asema–Uusikaupunki
Kerava–Vuosaari
Vantaankoski–Havukoski (under byggnad, i bruk 1.7.2015)

Dubbel- eller flerspåriga banavsnitt som är linjeblockerade i båda riktningarna

Helsinki asema–Kirkkonummi
Huopalahti–Vantaankoski
Helsinki asema–Lielähti
Kytömaa–Hakosilta
Pohjois–Louko–Ruha
Riihimäki asema–Luumäki
Tampere Järvensivu–Orivesi

De linjeblockerade banavsnitten och banavsnitten vars linjeblockering är under byggnad, framgår av bild 1.

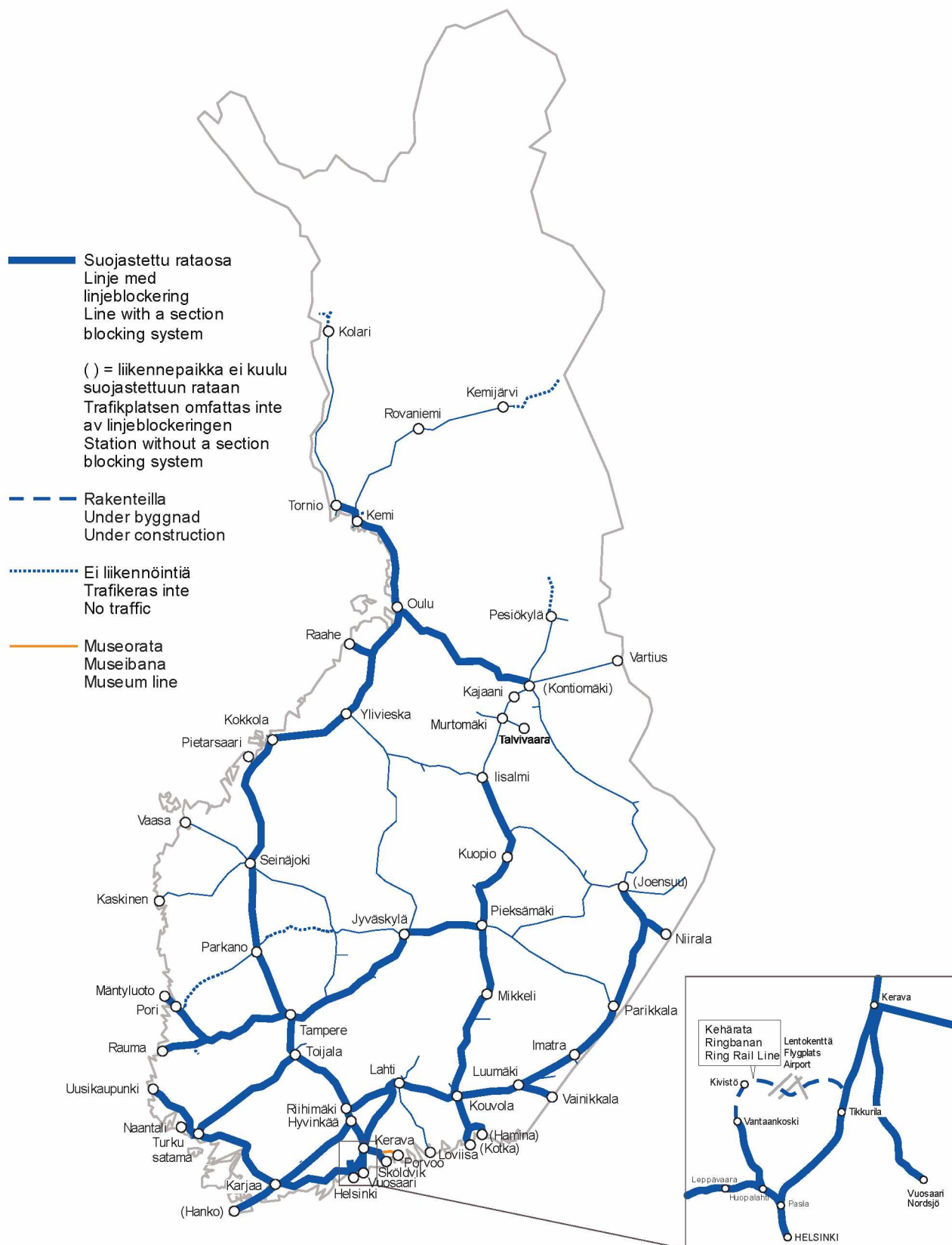


Bild 1. Linjeblockerade banavsnitt

Anmälan om användning av det vänstra spåret

På följande banavsnitt ska man anmäla användning av det vänstra spåret genom en förhandsanmälan till lokföraren eller genom en anmälan till trafikstyrningen. I anmälan till lokföraren måste man alltid meddela hur långt tåget har tillstånd att köra på det vänstra spåret.

Kouvola–Juurikorpi

Fjärrstyrda banavsnitt

Helsinki–Turku satama
Huopalahti–Vantaankoski
Hyvinkää–(Hanko)
Helsinki–Riihimäki
Kytömaa–Hakosilta
Kerava–Sköldvik
Riihimäki–(Tampere)
Toijala–Turku
(Tampere)–(Seinäjoki)
Lielähti–Kokemäki
Kokemäki–Mäntyluoto
Kokemäki–Rauma
(Seinäjoki)–(Ylivieska)–(Oulu)
Tuomioja–Raahe
Riihimäki–(Kouvola)
(Kouvola)–Kymi spår 002–(Kotka)
Juurikorpi–(Hamina)
(Kouvola)–Luumäki
Luumäki–(Joensuu)
Luumäki–(Vainikkala)
(Kouvola)–Pieksämäki
Pieksämäki–(Kuopio)–Siilinjärvi spår 001 och 002–(Iisalmi)
Siilinjärvi–Kemira
(Tampere)–Jyväskylä
Jyväskylä–Pieksämäki
(Oulu)–Laurila
Laurila–Tornio
(Oulu)–(Kontiomäki)
Säkäniemi–(Niirala)
Turku–Uusikaupunki
Kerava–Vuosaari
(Murtomäki)–Talvivaara
Vantaankoski–Havukoski (under byggnad, i bruk 1.7.2015)

De fjärrstyrda banavsnitten och banavsnitten där fjärrstyrning är under byggnad, framgår av bild 2

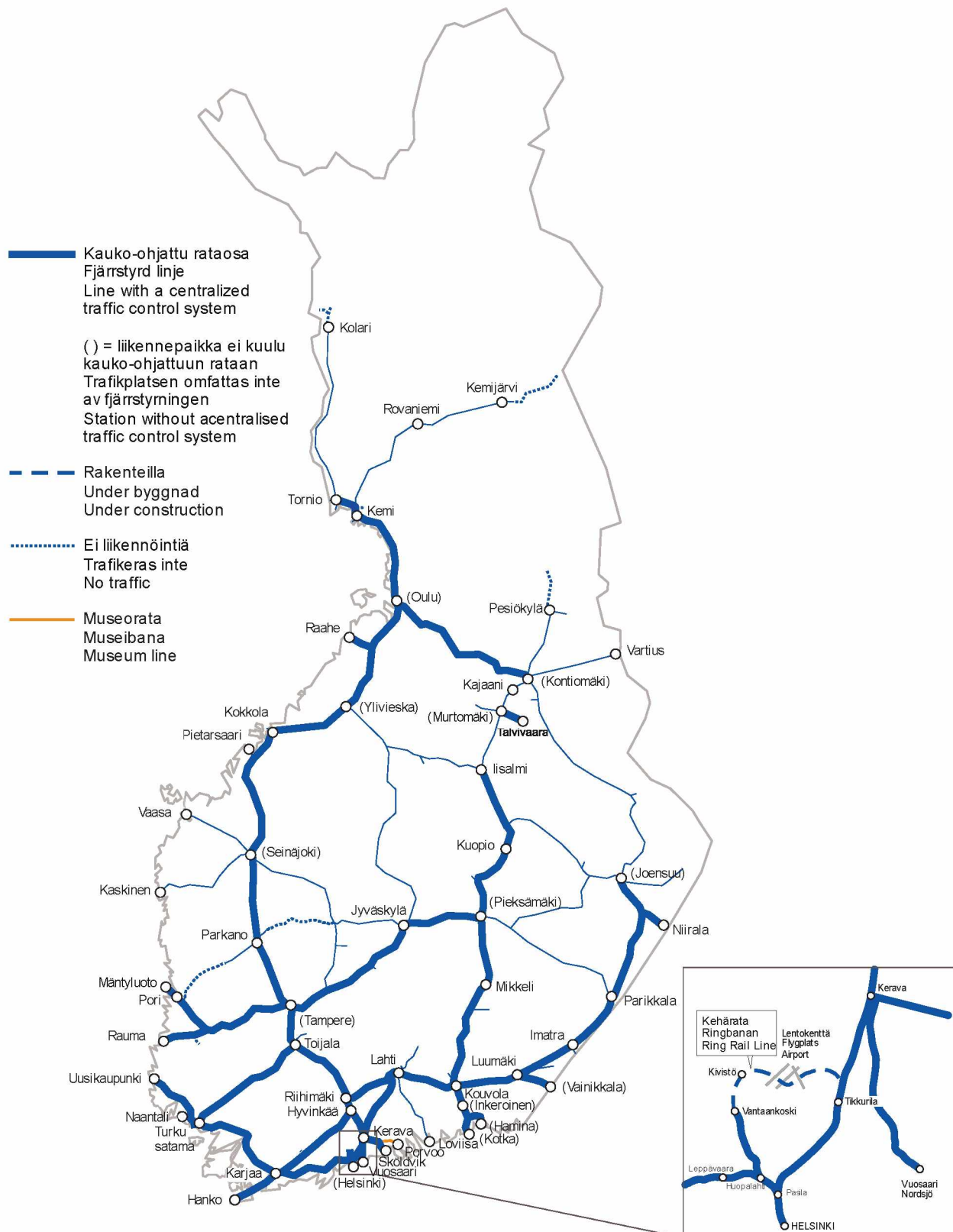


Bild 2. Fjärrstyrda banavsnitt

Banavsnitt med automatisk tågkontroll

ATP är ett system av klass B "ATP-VR/RHK-Junankulunvalvonta (JKV)" enligt bilaga B till den tekniska specifikationen av den 28 mars 2006 för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Trafikstyrning och signalering" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg

Följande järnvägar är utrustade med ATP:

Helsinki asema–Turku satama
Huopalahti–Vantaankoski
Hyvinkää–Hanko asema
Helsinki asema–Riihimäki asema
Kytömaa–Hakosilta
Kerava–Sköldvik
Riihimäki asema–Tampere asema
Toija–Turku tavarat
Tampere asema–Seinäjoki asema
Lielähti–Kokemäki
Kokemäki–Mäntyluoto
Kokemäki–Rauma
Seinäjoki asema–Vaasa
Seinäjoki asema–Oulu asema
Tuomioja–(Raahe)
Riihimäki asema–Kouvola asema
Paimenportti–(Kotka Mussalo)
Juurikorpi–(Hamina)
Kouvola asema–Joensuu asema
Luumäki–(Vainikkala)
Joensuu asema–Nurmes
Kouvola asema–Pieksämäki asema
Pieksämäki asema–Kontiomäki
Pieksämäki–Joensuu asema
Huutokoski–Parikkala
Siilinjärvi–Viinijärvi
Tampere–Jyväskylä
Orivesi–Seinäjoki
Haapamäki–Jyväskylä
Jyväskylä–Pieksämäki asema
Jyväskylä–Äänekoski
Iisalmi–Ylivieska
Oulu asema–Laurila
Laurila–Tornio
Tornio–Kolari
Laurila–Kemijärvi
Oulu Nokela–Kontiomäki
Kontiomäki–Vartius
Säkäniemi–(Niirala)

Turku–Uusikaupunki
Kerava–Vuosaari
Seinäjoki asema–Kaskinen
Murtomäki–Talvivaara
Vantaankoski–Havukoski (under byggnad, i bruk 1.7.2015)

Avsnitten med ATP och avsnitten där ATP är under byggnad framgår av bild 3.

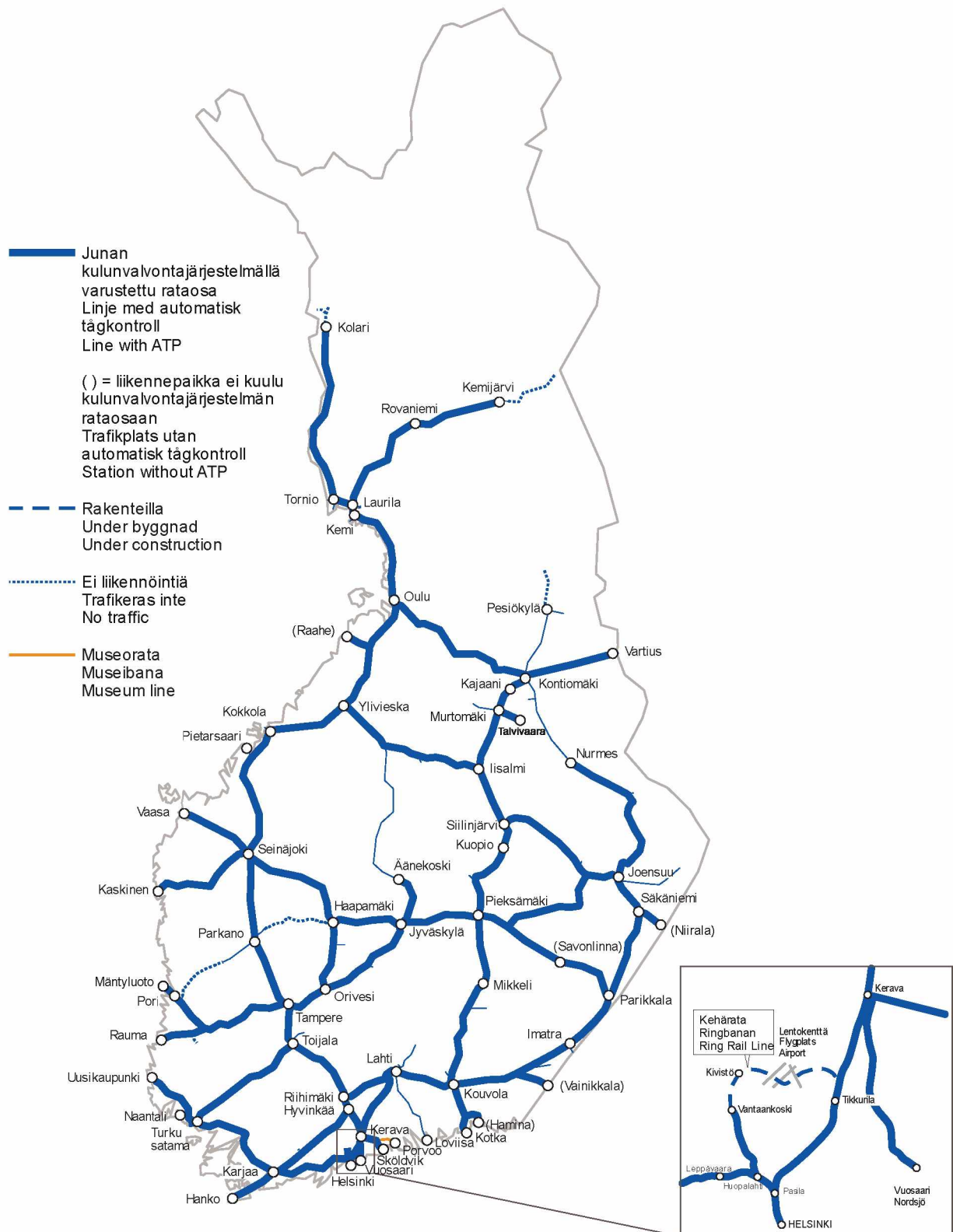


Bild 3. Banavsnitt med automatisk tågkontroll

Banavsnitt med radiostyrning

(Seinäjoki)–Vaasa
(Joensuu)–Nurmes
(Iisalmi)–Kontiomäki
(Pieksämäki)–(Joensuu)
Huutokoski–(Parikkala)
(Siilinjärvi)–Viinijärvi
(Orivesi)–(Seinäjoki)
Haapamäki–(Jyväskylä)
(Jyväskylä)–Äänekoski
(Iisalmi)– (Ylivieska)
(Tornio)–Kolari
(Laurila –Kemijärvi
Kontiomäki–Vartius
(Seinäjoki)–Kaskinen

De radiostyrda banavsnitten framgår av bild 4.



Bild 4. Banavsnitt med radiostyrning

Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer

Tabell 1. Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer

Banavsnit	Plats	Kilometerintervall	Hastighetsbegränsning
Helsingfors– Riihimäki	Jokela	47+950–49+950	tåg > 3000 ton 40 km/h
Kervo– Sköldvik	Kervo	30+700–31+650	tåg > 3000 ton 40 km/h
Kervo– Sköldvik	Nickby	38+850–40+160	alla tåg 40 km/h
Toijala–Åbo	Loimaa	208+000–210+600	tåg > 3000 ton 40 km/h
Toijala–Åbo	Åbo	271+900–273+700	tåg > 3000 ton 40 km/h
Seinäjoki– Kaskö	Kurikka	450+500–452+000	alla tåg 40 km/h
Seinäjoki– Oulu	Liminka	726+900–729+200	tåg > 3000 ton 50 km/h
Seinäjoki– Uleåborg	Limmingo	726+900–729+200	tåg > 3000 ton 50 km/h
Riihimäki– Kouvola	Hollola	116+200–118+500	tåg > 3000 ton 40 km/h
Riihimäki– Kouvola	Lahtis	125+000–125+400	tåg > 3000 ton 40 km/h
Riihimäki– Kouvola	Koria	182+900–186+400	tåg > 3000 ton 30 km/h
Kouvola– Kotka	Myllykoski	201+500–203+100	tåg > 3000 ton 40 km/h
Kouvola– Kotka	Keltakangas	207+300–207+700	alla godståg 60 km/h
Uleåborg– Kontiomäki	Uleåborg	762+800–763+800	tåg > 3000 ton 45 km/h
Uleåborg– Kontiomäki	Muhos	786+000–790+000	tåg > 3000 ton 60 km/h
Kervo–Lahtis	Träskanda	35+800–36+200	godståg > 3000 ton 40 km/h
Joensuu– Viinijärvi	Joensuu	631+100–631+700	godståg > 3000 ton 40 km/h

[illegible]

Maximal hastighet i tunnlär

I denna tabell finns tunnlarna med hastighetsbegränsning. I övriga tunnlär används den hastighet som gäller för respektive banavsnitt.

Tabell 1. Följande tunnlär har trafikeringsbegränsningar på grund av den tryckvågs-effekt som trafikeringen orsakar. Begränsningarna gäller sådana tåg som har ens en vagn av den typ som finns i tabellen:

Tunnel	Km-position	Maximal hastighet [km/h]		
		1-vånings	2-vånings	Sm3
Helsingfors-Karis				
Lillgård	46+790–46+977	160	120	180
Riddarbacken	47+770–48+043	160	120	180
Karis–Salo				
Bäljens	88+924–89+222	160	140	200
Köpskog	90+492–90+535	160	140	200
Åminne	92+391–92+492	160	140	200
Högbacka	94+365–94+565	160	140	200
Kaivosmäki	113+961–114+060	160	140	200
Haukkämäki	114+304–114+740	160	140	200
Harmaämäki	115+150–115+415	160	140	200
Lemunmäki	125+820–126+595	160	160	180
Märjänmäki	126+940–128+180	160	160	180
Lavianmäki	137+720–138+302	160	160	180
Tottola	139+084–139+615	160	120	180
Salo–Åbo				
Halikko	150+207–150+393	160	140	200
Pepallonmäki	152+420–152+951	160	140	200
Orivesi–Jyväskylä				
Keljonkangas II	335+301–335+526	140	140	140

Tabell 2. Följande tunnlär har hastighetsbegränsningar pga. sitt skick:

Banavsnitt	Tunnel	Km-position	Begränsning km/h
Jämsänkoski–Jyväskylä	Lahdenvuori	308+200– 312+700	120
Jämsänkoski–Jyväskylä	Paasivuori	330+100– 332+700	120
Haapamäki–Jyväskylä	Möykynmäki	365+900– 366+400	50

Restriktioner till följd av broar

På de viktbegränsade broar som omnämns nedan råder följande restriktioner för rullande materiel i fråga om axeltryck och hastighet. Broarnas hastighetsbegränsningar framgår av utsatta hastighetsmärken.

Viktbegränsade broar

- 1) Kyrönsalmi bro på banavsnittet Parikkala–Savonlinna:
 - Begränsning av axeltryck 225 kN
 - Högsta tillåtna hastighet på bron 20 km/h.
- 2) Broarna vid Seinäjoki å, Kyröälv, Nenätönjoki å, Kainastonjoki å, Tjock å, Närpes å och Kaskö sund på banavsnittet Seinäjoki–Kaskö.
 - Begränsning av axeltryck 225 kN
 - Högsta tillåtna hastigheten på bron är 60 km/h om inte lägre hastighet anges separat.

De nämnda axeltrycken får inte överskridas, utan överlast måste lossas vid den trafikplats där överlasten konstateras.

Bestämmelserna om viktbegränsade broar gäller inte vagnar med 6- eller 8-axlar av rysk standard, som endast får transporteras på de broar som omnämns i dessa punkter i egenskap av specialtransporter enligt villkoren i transporttillståndet.

Öppningsbara broar

Tabell 1. Restriktioner till följd av öppningsbara broar.

Bro	Banavsnitt	Tillåten hastighet [km/h]
Pojo	Karis–Hangö	50
Kyrönsalmi	Nyslott–Parikkala	20 ¹
Pirttiniemi	Pieksämäki–Joensuu	40 ²
Taipale kanal	Pieksämäki–Joensuu	30 ²
Pielisjoki	Pieksämäki–Joensuu, Joensuu–Nurmes	50
Tikkalansaari	Pieksämäki–Kontiomäki	50
Uimasalmi	Joensuu–Nurmes	60
Tahkoluoto	Mäntyluoto–Tahkoluoto	50

¹ Jfr. punkten Viktbegränsade broar.

² Bron och rälskarven kan låsas, varvid den tillåtna hastigheten är 60 km/h.

Större banarbeten och banarbeten som påverkar trafiken 2015

I den här bilagan presenteras en uppskattning över de banarbeten som genomförs under tidtabellperioden 2015 och vilka eventuellt påverkar trafiken. Uppgifterna i bilagorna kan justeras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. En uppdaterad lista publiceras på Trafikverkets webbplats

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/liikennesuunnittelu/ratatyot](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla/liikennointi/liikennesuunnittelu/ratatyot).

Tabell 1. Banarbeten under 2015.

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
SÖDRA FINLAND		
Böle: västra tilläggsspåret	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Böle-Kottby: ny spårförbindelse	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Alberga-Kyrkslätt: stationsarrangemang i Tolls	x	Bara ett spår i bruk och avbrott under veckoslut. Trafikregleringar i närtrafiken
Karis-Åbo: områden med tjälskador och mjuk mark åtgärdas, växelbyten i Pikis och Skuru.	x	Avbrott vardagsnätter samt långa veckoslutsavbrott. Regleringar i passagerartrafiken i juli
Karis-Hangö: områden med tjälskador och mjuk mark åtgärdas	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Riihimäki: triangelspår byggs	x	Avbrott under veckoslut
ÖSTRA FINLAND		
Kuopio-Pieksämäki ombyggnad: arbete på trafikplatsen i Suonenjoki	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Siilinjärvi-Idensalmi: områden med tjälskador och mjuk mark åtgärdas	x	9 h bandispositionstid
Jyväskylä-Pieksämäki: växelbyte på huvudspåret i Hankasalmi och Naarajärvi	x	16 h avbrott under veckoslut, begränsningar på mötesspåret
Simpele: sprängningsarbete i samband med bergsskärningen	x	Simpele: spår r001 stängt för tågtrafik under två veckor
Parikkala-Nyslott: sliperbyte	x	7 h bandispositionstid nattetid
Lieksa-Porokylä: sliperbyte, växelbyte i Nurmes och Höljää	x	8 h bandispositionstid nattetid
Jyväskylä-Äänekoski: överbyggnad och dränering i Kangasvuoritunneln	x	Flera dygns avbrott som sammanslås på veckoslut eller ett sammanhängande totalavbrott

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
VÄSTRA FINLAND		
Åbo: underfart byggs i Raunistula	x	Åbo-Toijala 48 h avbrott under veckoslut
Riihimäki–Tammerfors: byte av fyra växlar i Kuurila	x	Avbrott under veckoslut. Bara ett spår i bruk
Jämsä–Jyväskylä: Jämsänjoki järnvägsbro	x	Avbrott under veckoslut
Projektet gällande Tammerfors centralarena: byggande av däck och ändringar av växlar och spår i södra ändan av personbangården.	-	Inga arbeten som påverkar trafiken 2015
Växelbyten på huvudbanan mellan Tammerfors och Seinäjoki	x	Avbrott under veckoslut. Begränsningar på mötesspåret
Tammerfors–Seinäjoki: axeltrycksnivån höjd till 25 t	x	Avbrott under veckoslut
Förbättrandet av servicenivån på banavsnittet Seinäjoki–Uleåborg: dubbelspår mellan Ruha och Lappo och trafikplatsen i Lappo.	x	Banavsnittet Seinäjoki–Karleby: 20 h trafikavbrott under veckoslut i maj-oktober. 24 h midsommaravbrott. Lappo trafikplats tillhandahåller ingen passagerarservice under 2 månader.
Seinäjoki–Vasa: platserna med tjälskador förbättras	x	Avbrott under vardagsnätter
Seinäjoki–Haapamäki: rälsbyte Niinimaa–Tuuri 16 km	-	-
Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä: växelbyten i Alavus, Inha, Keuru	x	8-16 h bandispositionstid
Seinäjoki–Haapamäki–Orivesi: åtgärder för att säkerställa en omväg för godstrafiken under tiden som banavsnittet mellan Tammerfors och Jyväskylä byggs om	x	-
NORRA FINLAND		
Förbättrandet av servicenivån på banavsnittet Seinäjoki–Uleåborg: arbetena omfattar dubbelspåret, broar och säkerhetsanordningar. Ballastbyte och arbete på trafikplatserna	x	Banavsnittet Karleby–Ylivieska–Uleåborg: 14,5–20 h trafikavbrott under veckoslut i maj–november. 24 h midsommaravbrott. Ylivieska–Uleåborg: 10 h dagligt trafikavbrott må-to i 8 veckor
Ylivieska: koppling av dubbelspåret, järnvägsbroarna i Kalajoki förnyas	x	Avbrott under veckoslut 14,5–20 h. Bara ett spår i bruk på Kalajoki järnvägsbro

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
NORRA FINLAND (fortsätter)		
Uleåborg-Kontiomäki: överbyggnaden förnyas mellan Kivesjärvi och Uleåborg	x	10-12 h må-fre bandispositionstid under 12 veckor. Avbrott under veckoslut. Samordning med arbetena på avsnittet Seinäjoki-Uleåborg.
Ijo: Underfart vid Kuivajoentie	x	Avbrott under veckoslut
Tuomioja-Brahestad: axeltrycksnivån höjd till 25 t	x	Daglig bandispositionstid och avbrott under veckoslut
Kemijärvi-Isokylä: förbättring och triangelspår	x	-
ÖVRIGA ARBETSPASS		
Investeringar för att förbättra punktligheten.	x	-
Plankorsningar förnyas och avskaffas, stationsarrangemang	x	-
Reparationer av broar, kulvertar och överbyggnad	x	-
Järnvägsbroar	x	-
Anordningar på den elektrifierade järnvägen förnyas och underhålls, bärtråd, fundament	x	-
Investeringar för trä- och virkesförsörjningen	x	-
Drift och underhåll samt övriga nödfallsarbeten (t.ex. snöröjning)	x	-
Byte av enskilda växlar på bangårdarna i: Helsingfors, Kouvola, Kotka, Fredrikshamn, Vainikkala, Harakka bangård i Imatra, Joensuu, Pieksämäki, Tammerfors, Seinäjoki, Jyväskylä, Åbo, Riihimäki, Uleåborg.	x	8–16 h bandispositionstid
Granskning av banan till fots på banor med Th > 140 km/h	x	-
Stoppning av spår och växlar inom drift och underhåll	x	-
Byte av enskilda sliprar och sliten kurvräls	x	-
Övervakningsanordningar för rullande materiel	x	-
Huvudsignaler vid spårknippen avlägsnas	-	-
Västra Finlands fjärrstyrningssystem tas i bruk	-	-
Ställverken på avsnittet Riihimäki–Tammerfors-Seinäjoki	-	-
Kervo–Nordsjö: Underhållsarbete i Savio tunnel	x	8 h bandispositionstid nattetid
Underhåll av den elektrifierade järnvägen mellan Helsingfors och Riihimäki	x	4 h bandispositionstid natten mellan månadens första måndag och tisdag

KONTAKTUPPGIFTER

Trafikplanerare (Finrail Oy)

Helsingfors

liikennesuunnittelu.helsinki@vr.fi

Miikkola Reijo 040 866 3840

Lahtinen Hannu 040 866 3751

Hyppänen Pertti 040 862 0926

Tammerfors

liikennesuunnittelu.tampere@vr.fi

Jalanto Esko 040 863 0570

Kunelius Juha 040 863 1118

Järvinen Antti 040 863 0030

Uleåborg

liikennesuunnittelu oulu@vr.fi

Meripaasi Sakari 040 864 5450

Tumelius Tommi 040 864 5446

Kouvola

liikennesuunnittelu.kouvola@vr.fi

Lahtinen Juha 040 863 4271

Lyytikäinen Juha 046 921 4815

Papunen Arto (Joensuu) 040 864 0379

Trafikplaneringsområden

- Helsingfors
- Tammerfors
- Uleåborg
- Kouvola

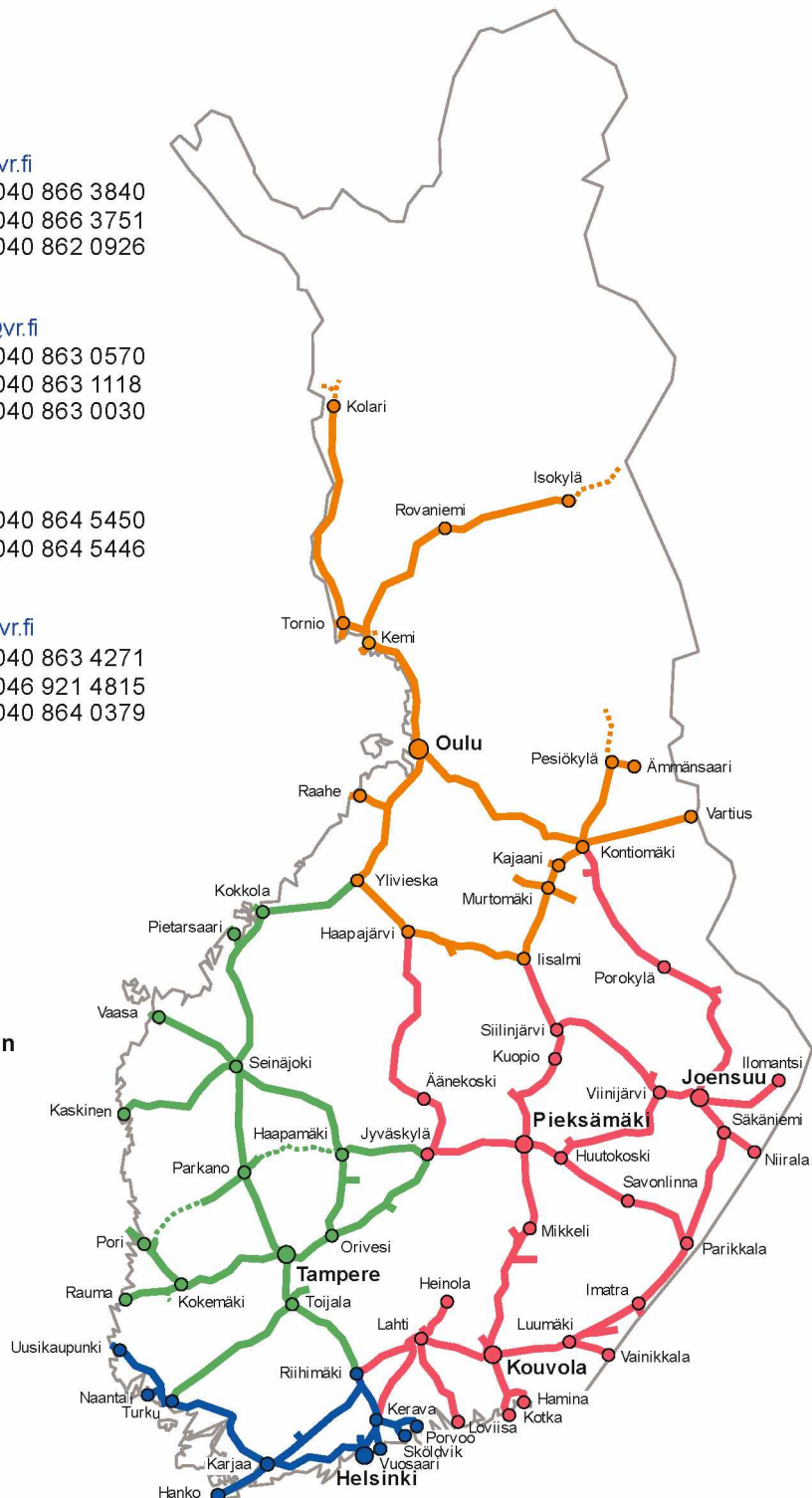


Bild 1. Trafikplaneringsområden och kontaktuppgifter. (E-post adressen ska uppdaterats i 2014.)

Passagerarinformation på trafikplatserna

Trafikverket ansvarar för den elektroniska och fasta passagerarinformationen på järnvägsstationer och plattformsområden. Den elektroniska informationen produceras via ett passagerarinformations- och högtalarsystem som kallas MIKU. MIKU producerar största delen av informationen automatiskt, men i exceptionella situationer kan personalen vid Informationscentralen eller trafikstyrningen föra in information på skärmarna eller sköta högtalarutropen.

Tabellen nedan innehåller uppgifter gällande passagerarinformationen på trafikplatserna. Information om stationer på Ringbanan, som öppnas 2015, samt övriga möjliga ändringar uppdateras på Trafikverkets webbplats

<http://www.trafikverket.fi>

Tabell 1. Passagerarinformation på trafikplatserna.

Station	Station	Inget informationssystem	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Yhteensä		13	66	425	38	6	46	3	395	992
Alavus			1	0	0	0	0	0	0	0
Dragsvik		1		0	0	0	0	0	0	0
Eläinpuiisto-Zoo			1	0	0	0	0	0	0	0
Eno			1	0	0	0	0	0	0	0
Espoo	Esbo			6	0	0	0	0	18	24
Haapajärvi			1	0	0	0	0	0	0	0
Haapamäki				0	0	0	0	0	2	2
Haarajoki				4	0	0	0	0	4	8
Hankasalmi			1	0	0	0	0	0	0	0
Hanko	Hangö		1	0	0	0	0	0	0	0
Hanko-Pohjoinen	Hangö Norra	1		0	0	0	0	0	0	0
Harjavalta				0	0	0	0	0	1	1
Haukivuori			1	0	0	0	0	0	0	0
Heinävesi			1	0	0	0	0	0	0	0
Helsinki	Helsingfors			19	4	2	10	3	38	76
Herrala			1	0	0	0	0	0	0	0
Hiekkaharju	Sandkulla			4	0	0	0	0	2	6
Hikiä			1	0	0	0	0	0	0	0
Humppila				3	0	0	0	0	2	5
Huopalahti	Hoplax			8	0	0	4	0	6	18
Hyvinkää	Hyvinge			4	0	0	0	0	5	9
Hämeenlinna	Tavastehus			5	2	0	0	0	4	11
Höljää		1		0	0	0	0	0	0	0
Iisalmi	Idensalmi			2	0	0	0	0	3	5

Station	Station	Inget informationssystem	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Iittala				2	0	0	0	0	0	2
Ilmala				2	0	0	0	0	2	4
Imatra				2	0	0	0	0	3	5
Inkeroinen			1	0	0	0	0	0	0	0
Inkoo	Ingå		1	2	0	0	0	0	0	2
Isokyrö	Storkyro		1	0	0	0	0	0	0	0
Joensuu				3	0	0	0	0	6	9
Jokela				3	0	0	0	0	2	5
Jorvas			1	2	0	0	0	0	0	2
Joutseno				2	0	0	0	0	0	2
Juupajoki			1	0	0	0	0	0	0	0
Jyväskylä				3	2	0	10	0	0	15
Jämsä				2	0	0	0	0	1	3
Järvelä			1	0	0	0	0	0	0	0
Järvenpää	Träskända			7	0	0	0	0	4	11
Kajaani	Kajana			1	0	0	0	0	2	3
Kannelmäki	Gamlas			2	0	0	0	0	2	4
Kannus				0	0	0	0	0	1	1
Karjaa	Karis			7	0	0	1	0	3	11
Karkku			1	0	0	0	0	0	0	0
Kauhava				1	0	0	0	0	0	1
Kausala				2	0	0	0	0	0	2
Kauklahti	Köklax			3	0	0	0	0	1	4
Kauniainen	Grankulla			3	0	0	0	0	2	5
Kausala				2	0	0	0	0	0	2
Kemi				2	0	0	0	0	2	4
Kemijärvi			1	0	0	0	0	0	0	0
Kera				2	0	0	0	0	0	2
Kerava	Kervo			10	0	0	0	0	11	21
Kerimäki			1	0	0	0	0	0	0	0
Kesälahti				1	0	0	0	0	0	1
Keuruu			1	0	0	0	0	0	0	0
Kilo				4	0	0	0	0	0	4
Kirkkonummi	Kyrkslätt			3	0	0	0	0	6	9
Kitee				1	0	0	0	0	0	1
Kiuruvesi			1	0	0	0	0	0	0	0
Kohtavaara		1		0	0	0	0	0	0	0
Koivuhovi	Björkgård			2	0	0	0	0	0	2
Koivukylä	Björkby			4	0	0	0	0	1	5
Kokemäki	Kumo			0	0	0	0	0	1	1
Kokkola	Karleby			6	0	0	0	0	2	8
Kolari				0	0	0	0	0	2	2

Station	Station	Inget informationssystem Endast utrops- system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Kolho			1	0	0	0	0	0	0
Kontiomäki				0	0	0	0	1	1
Koria				2	0	0	0	0	2
Korso				4	0	0	0	2	6
Kotka				0	0	0	0	1	1
Kotkan satama			1	0	0	0	0	0	0
Kouvola				13	2	0	5	2	22
Kuopio				4	0	0	0	6	10
Kupittaa	Kuppis			4	0	2	2	0	12
Kylänlahti		1		0	0	0	0	0	0
Kymi	Kymmene	1		0	0	0	0	0	0
Kyminlinna		1		0	0	0	0	0	0
Kyrölä				2	0	0	0	0	2
Käpylä	Kottby			4	0	0	0	2	6
Lahti	Lahtis			12	2	0	0	5	19
Laihia	Laihela		1	0	0	0	0	0	0
Lapinlahti				2	0	0	0	0	2
Lappeenranta	Villmanstrand			3	0	0	6	1	10
Lappila			1	0	0	0	0	0	0
Lappohja	Lappvik	1		0	0	0	0	0	0
Lapua	Lappo		1	0	0	0	0	0	0
Lempäälä				2	0	0	0	0	2
Leppävaara	Alberga			8	0	0	1	5	14
Lieksa			1	0	0	0	0	0	0
Lievestuore			1	0	0	0	0	0	0
Loimaa				1	0	0	0	1	2
Louhela	Klippsta			2	0	0	0	2	4
Luoma	Bobäck			2	0	0	0	0	2
Lusto			1	0	0	0	0	0	0
Malmi	Malm			4	0	0	0	8	12
Malminkartano	Malmgård			2	0	0	0	4	6
Mankki	Mankby			2	0	0	0	0	2
Martinlaakso	Mårtensdal			4	0	0	0	2	6
Masala	Masaby			4	0	0	0	0	4
Mikkeli	St. Michel			5	0	2	0	7	14
Misi		1		0	0	0	0	0	0
Mommila			1	0	0	0	0	0	0
Muhos			1	0	0	0	0	0	0
Muurola			1	0	0	0	0	0	0
Myllykoski			1	0	0	0	0	0	0
Myllymäki			1	0	0	0	0	0	0
Myyrämäki	Myrbacka			2	0	0	0	1	3

Station	Station	Inget informationssystem Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Mäkkylä			2	0	0	0	0	2	4
Mäntsälä			4	0	0	0	0	4	8
Mäntyharju			4	0	0	0	0	1	5
Nastola			2	0	0	0	0	0	2
Nivala		1	0	0	0	0	0	0	0
Nokia		1	0	0	0	0	0	1	1
Nuppulinna			2	0	0	0	0	0	2
Nurmes		1	0	0	0	0	0	0	0
Oitti		1	0	0	0	0	0	0	0
Orivesi			2	0	0	0	0	1	3
Orivesi keskusta			0	0	0	0	0	1	1
Oulainen			3	0	0	0	0	1	4
Oulu	Uleåborg		6	2	0	0	0	5	13
Oulunkylä	Åggelby		4	0	0	0	0	4	8
Paimenportti		1	0	0	0	0	0	0	0
Paltamo		1	0	0	0	0	0	0	0
Parikkala			3	0	0	0	0	2	5
Parkano			3	0	0	0	0	2	5
Parola			2	0	0	0	0	0	2
Pasila	Böle		38	4	0	1	0	55	98
Pello		1	0	0	0	0	0	0	0
Petäjävesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Pieksämäki			9	2	0	0	0	3	14
Pihlajavesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Pitäjänmäki	Sockenbacka		4	0	0	0	0	4	8
Pohjois-Haaga	Norra Haga		2	0	0	0	0	2	4
Pori	Björneborg		0	0	0	0	0	3	3
Puistola	Parkstad		4	0	0	0	0	4	8
Pukinmäki	Bocksbacka		4	0	0	0	0	3	7
Punkaharju		1	0	0	0	0	0	0	0
Purola			2	0	0	0	0	0	2
Pyhäsalmi		1	0	0	0	0	0	0	0
Pännäinen	Bennäs		0	0	0	0	0	1	1
Pääskylähti		1	0	0	0	0	0	0	0
Rekola	Räckhals		2	0	0	1	0	0	3
Retretti		1	0	0	0	0	0	0	0
Riihimäki			8	6	0	3	0	11	28
Rovaniemi			3	0	0	0	0	4	7
Runni		1	0	0	0	0	0	0	0
Ruukki		1	0	0	0	0	0	0	0
Ryttylä			2	0	0	0	0	0	2
Salo			6	0	0	0	0	3	9

Station	Station	Inget informationssystem Endast utrops- system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Santala	Sandö	1	0	0	0	0	0	0	0
Saunakallio			4	0	0	0	0	0	4
Savio			4	0	0	0	0	1	5
Savonlinna	Nyslott		0	0	0	0	0	1	1
Seinäjäki			9	2	0	0	0	7	18
Siilinjärvi			1	0	0	0	0	1	2
Simpele		1	0	0	0	0	0	0	0
Siuntio	Sjundeå		2	0	0	0	0	0	2
Skogby		1	0	0	0	0	0	0	0
Sukeva		1	0	0	0	0	0	0	0
Suonenjoki			0	0	0	0	0	1	1
Tammisaari	Ekenäs	1	0	0	0	0	0	0	0
Tampere	Tammerfors		15	2	0	0	0	27	44
Tapanila	Mosabacka		4	0	0	0	0	2	6
Tavastila		1	0	0	0	0	0	0	0
Tervajoki		1	0	0	0	0	0	0	0
Tervola		1	0	0	0	0	0	0	0
Tikkurila	Dickursby		15	0	0	0	0	26	41
Toijala			4	0	0	0	0	3	7
Tolsa	Tolls		2	0	0	0	0	0	2
Tornio-Itäinen	Torneå Östra	1	0	0	0	0	0	0	0
Tuomarila	Domsby		3	0	0	0	0	0	3
Turenki			2	0	0	0	0	0	2
Turku	Åbo		9	2	0	3	0	3	17
Turku satama	Åbo hamn		2	0	0	0	0	3	5
Tuuri		1	0	0	0	0	0	0	0
Uimaharju		1	0	0	0	0	0	0	0
Utajärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Uusikylä			2	0	0	0	0	0	2
Vaala		1	0	0	0	0	0	0	0
Vaasa	Vasa		2	2	0	0	0	4	8
Vainikkala		1	0	0	0	0	0	0	0
Valimo	Gjuteriet		4	0	0	0	0	1	5
Vammala		0	0	0	0	0	0	1	1
Vantaankoski	Vandaforsen		2	0	0	0	0	2	4
Varkaus			0	0	0	0	0	3	3
Vihanti			1	0	0	0	0	1	2
Vihtari		1	0	0	0	0	0	0	0
Viiala			2	0	0	0	0	0	2
Viinijärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Villähde			2	0	0	0	0	0	2
Vilppula		1	0	0	0	0	0	0	0

Station	Station	Inget informationssystem	Endast utrops- system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Vuonismahti			1	0	0	0	0	0	0	0
Ylistaro			1	0	0	0	0	0	0	0
Ylitornio	Övertorneå		1	0	0	0	0	0	0	0
Ylivieska				0	0	0	0	0	2	2
Ähtäri	Etseri		1	0	0	0	0	0	0	0

GSM-R-nätet (RAILI)

Trafikverkets GSM-R-nät (RAILI), dvs. det integrerade trafikkomunikationssystemet för järnvägarna, betjänar primärt trafikledarna, tågförarna och konduktörerna samt personer som leder växlingsarbeten och ansvarar för banarbetet. Nätet täcker cirka 5 000 km banor och bangårdar. Tilläggsuppgifter i kapitel 3.3.3.4 (Kommunikationssystem) samt på Trafikverkets webbplats

<http://www.trafikverket.fi>

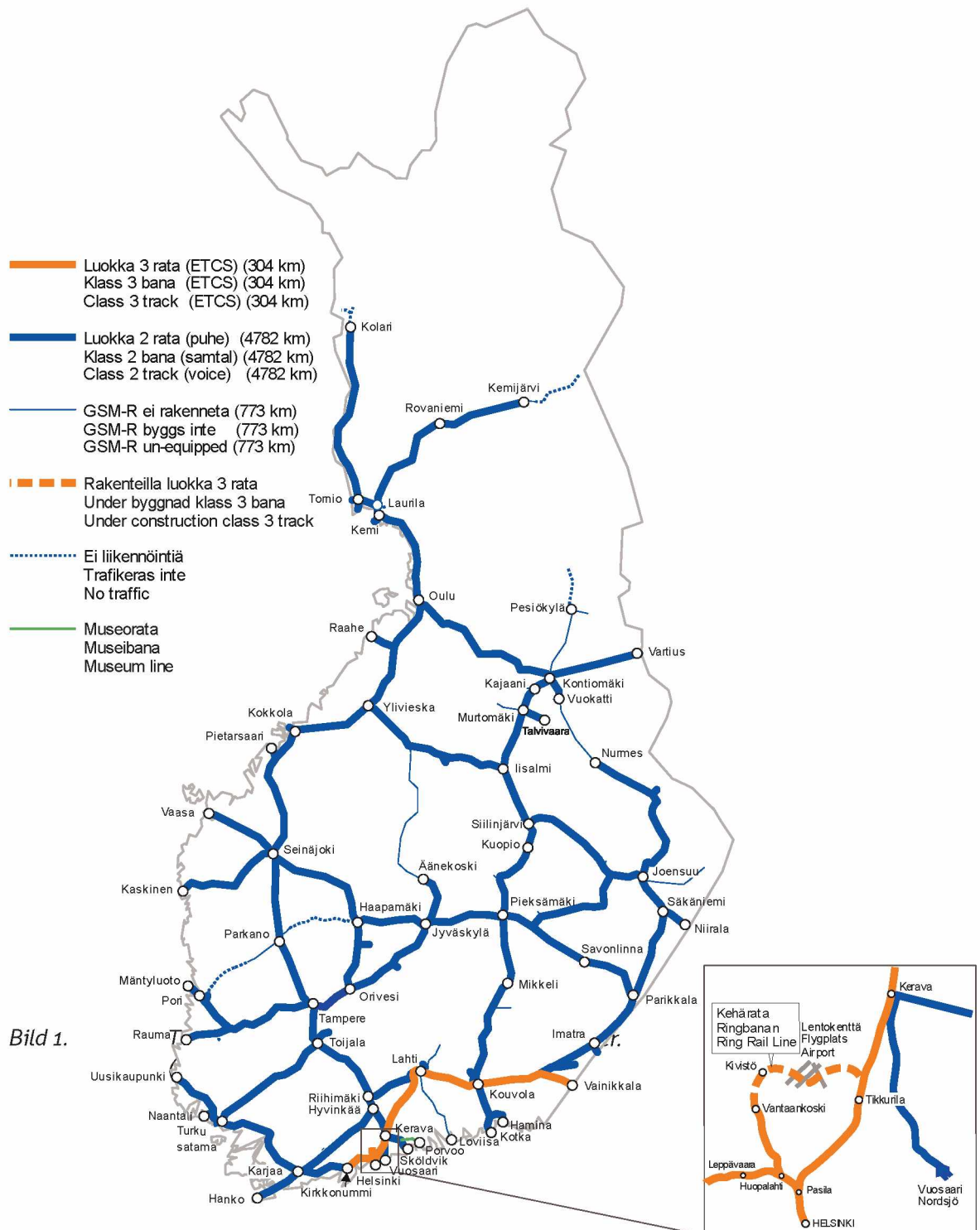


Bild 1.

Bild 1. GSM-R-nätet i Finland

Vad man ska beakta vid användning av RAILI-nätverket

Användningen av RAILI-telefonerna påverkas fortfarande av yttre störningar. Basstationerna för de kommersiella mobilnät som täcker järnvägsområdet blockerar RAILI-telefonernas mottagning genom att störa eller till och med helt hindra kommunikationen inom störningsområdet.

Vid säkerhetsuppdrag lönar det sig att ha en reservtelefon till hands, till vilken också trafikstyrningen fått kontaktuppgifterna.

Kontaktuppgifterna till järnvägarnas operativa kommunikation samt till trafikstyrningen finns på RAILI-listan, som Trafikverket upprätthåller på sina extranetsidor:

http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/konsulteille/Extranet

Den rullande materielens hastighet i bannätet

DEN RULLANDE MATERIELENS INVERKAN PÅ HASTIGHETEN

I tabellerna nedan införs sådan rullande materiel, för vilken Trafiksäkerhetsverket beviljat ett tillstånd för ibruktagande som är i kraft tillsvidare. Efter att materieltypen fått ovan nämnda tillstånd för ibruktagande, förs den in i respektive tabell.

Tabell 1. Högsta tillåtna hastigheter för dragfordon och motorvagnar

Överbyggnadsklass						
Serie	A ¹	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Dv12	50 ^{2, 3}	100	110	125	125	125
Dv17 9810 6003070-8	30	40	40	40	40	40
Dr14, tilläggsvikt	–	50	75 ⁴	75 ⁴	75 ⁴	75 ⁴
Dr16	–	70	110	140 ⁵	140 ⁵	140 ⁵
Dr17 9810 6007001-9	30	65	65	65	65	65
Dr17 9810 6006010-1	–	50	50	50	50	50
Dr25 9810 8029002-7	20	25	25	25	25	25
Dr25 9810 8129002-6	20	25	25	25	25	25
Dr25 9810 8129003-4	20	25	25	25	25	25
Dr35 9810 8039011-6	20	60	60	60	60	60
Dr35 9810 8139005-7	–	30	30	30	30	30
Dr35 9810 8139006-5	–	30	30	30	30	30
Dr35 9810 8039013-2	35	60	60	60	60	60
Dr45 9810 8049001-5	–	60	60	60	60	60
Sr1	–	80	100	140	140	140
Sr2	–	80	100	180 ⁶	200	210
Motorvagnar						
Sm1, Sm2	–	90	110	120	120	120
Sm3	–	100	110	180	200	220
Sm4	–	90	110	160	160	160
Sm5	–	90	110	160	160	160
Sm6	–	100	110	180	200	220
Dm12	50	100	110	120	120	120

¹ För spåren som hör till överbyggnadsklass A, se ANVÄNDNING AV DRAGFORDON PÅ SPÅR SOM HÖR TILL ÖVERBYGGNADSKLASS A

² I kurvor med under 600 meters radie är 40 km/h högsta tillåtna hastighet. På banavsnittet mellan Äänekoski och Haapajärvi är 60 km/h högsta tillåtna hastighet.

³ 20 km/h i K30-växlarnas avvikande skensträng.

⁴ 80 km/h vid bogsering.

⁵ 135 km/h utan vagnar, antingen ensamt eller vid körning med koppellok.

⁶ 160 km/h utan vagnar. 160 km/h vid körning med koppellok.

LOKOMOTORER OCH MOTORDRESSINER

(Bogseringshastigheten inom parentes, om den skiljer sig från den största tillåtna hastigheten då den går för egen maskin)

Överbyggnadsklass				
Serie	A ¹	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ och D
Tve1	30 (60)	30 (80)	30 (80)	30 (80)
Tve2	45 (60)	45 (80)	45 (80)	45 (80)
Tve4	35	60	80	80
Tve5	20 (50)	20 (50)	20 (50)	20 (50)
Tka3–6	60	60 (80)	60 (80)	60 (80)
Tka7, nr 168–238, 243–247	60	80	80	80
Tka7, med snöplog nr 168–238	35 ⁷	60 ⁷ (80)	60 ⁷ (80)	60 ⁷ (80)
Tka7, nr 239–242	50	80	80	80
Tka7, med snöplog nr 239–247	35 ⁷	60 ⁷ (80)	60 ⁷ (80)	60 ⁷ (80)
Tka7, med container för svetsning nr 168–238, 243–247	35	60	60	80
Tka8	35	60	80	80
Tka9 nr 91901	20 ⁸	50 ⁸	70 ⁸	70 ⁸
Otso4 nr 920001	20 ⁹	45	45	45

⁷ Den högsta plogningshastigheten specificeras i arbetsmaskinförarens handbok.

⁸ Bogseringen utförs enligt tillverkarens anvisningar.

⁹ 20 km/h på sidospår som hör till överbyggnadsklass A.

DEN HÖGSTA TILLÅTNA HASTIGHETEN FÖR ARBETSMASKINER DÅ DE GÅR FÖR EGEN MASKIN

(Bogseringshastigheten inom parentes, om arbetsmaskinen får anslutas till tåget och om bogseringshastigheten skiljer sig från den tidigare nämnda hastigheten)

Överbyggnadsklass				
Serie	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Vagnar för banbesiktning				
Et nr 66	20 ¹⁰	60	60	100
Ttr1 nr 51	60	80	120	120
Borstmaskiner för snösopning				
Tlh nr 741 ¹¹	50	60	60	60
Snöplogar				
Tla 90109691001-2	35	60	60	60
Rälsslipmaskiner				
Tkh nr 894 ¹¹	60	80	80	80
Spårbytesmaskiner				
Trk nr 870	20	20 (50)	20 (80)	20 (100)
Ballastplogar				
Tsl nr 880, 882, 884, 885, 890 ¹¹	70	80	80	80
Tsl nr 883 ¹¹	35	50	60	60
Tsl nr 888 ¹¹	50	60	60	80
Tsl nr 889 ¹¹	20	50	80	80
Tsl nr 91021	20	70	70	70
Maskiner för ballastrening				
Tsp nr 891, 893	20	60	80	80
Tsp nr 892	50	80	80	80
Universalmaskiner				
Ttm1 nr 91101	20 ¹²	50	70	70
Ballaststoppningsmaskiner				
Ttk1 ¹¹ nr 801–803, 821, 823, 831, 91042	60	80	80	80
Ttk1 ¹¹ nr 818–820	25 (50) ¹³	25 (50) ¹³	25 (50) ¹³	25 (50) ¹³
Ttk1 ¹¹ Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty. nr 822, 824–829	50	50 (80)	50 (80)	50 (80)
Ttk1 ¹¹ nr 830	60	85 (90)	85 (90)	85 (90)
Ttk1 ¹¹ nr 832, 833	50	80	80	80
Ttk1 nr 834	50 ¹⁴	80	80	80
Ttk1 ¹¹ nr 91041	60	60	60	60
Ttk1 nr 91042	60	70	70	70
Ttk1 nr 9010 9122002-9	50	80	80	80
Ttk1 nr 9010 9422001-8	50	80	80	80

¹⁰ Samma som den högsta tillåtna hastigheten på banavsnittet i fråga, enligt bedömning av en banteknisk specialist som utfört mätningarna och representanten för den lokala drifts- och underhållsentreprenören.

¹¹ Hjulets diameter är högst 790 mm, vilket förutsätter försiktig framfart i korsningsväxlar.

¹² Hjälpvagnens max. axeltryck är 160 kN (16 t).

¹³ 15 km/h i växlar.

¹⁴ Högst 20 km/h på bangårdarnas sidospår som hör till banklass A.

Överbyggnadsklass				
Stabiliseringsmaskiner				
Ttk2 nr 841, 844, 849 ¹¹	60	80	80	80
Ttk2 nr 842 ¹¹	35	60	60	80
Ttk2 nr 850, 856	20	60	80	90 (100)
Ttk2 nr 851–855 ¹¹	50	50 (80)	50 (80)	50 (80)
Ttk2 nr 857	20	60	80	80 (100)
Ttk2 nr 858	– ¹⁴	60	75	90 (100)
Ttk2 nr 859	20 ¹⁴	60	75	90 (100)
Ttk2 nr 91051	15	35	50	70 ¹⁵
Ballastförtätningsutrustning				
Ttk3 nr 862, 863 ¹¹	60	80	80	80
Stoppningsmaskiner				
Ttk4 nr 91501	20	40	40	40
Ttk5 nr 9010 9422001-8	50	80	80	80
Vagnar för underhåll och besiktning av elektrifierade järnvägar				
Tta nr 1, 2	30 ¹⁶	30 ¹⁶	50 ¹⁶	50 ^{Virhe.} Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.
Tta nr 3	30 ¹⁶	50 ¹⁶	70 ¹⁶	70 ^{Virhe.} Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.
Tte nr 21–29	70	100	110	110
Tte nr 91201, 91202	20	60	80	80
Ttv nr 6, 9, 12, 15	50	70	70	90
Spårgående kranar				
Tnk4 nr 982, 983	15 (20)	15 (50)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nr 984	15 (50)	15 (60)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nr 985–989	15 (60)	15 (60)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nr 990	15 (20)	15 (50)	15 (60) ¹⁷	15 (60) ^{Virhe.} Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.
Maskin för dragning av kontaktledning				
Tnv-sr nr 911002, 911003	40 (40)	40 (60)	40 (80)	40 (100)

¹⁵ Högsta tillåtna bogseringshastighet 80 km/h.¹⁶ 5 km/h i korsningsväxlar på grund av den lilla hjuldiametern (440 mm).¹⁷ Bogseringshastigheten är 80 km/h då motvikten har placerats i kranens löpvagn.

DEN HÖGSTA TILLÅTNA HASTIGHETEN FÖR MUSEIDRAGFORDON

(Bogseringshastigheten inom parentes, om denna skiljer sig från den högsta tillåtna hastigheten då fordonet går för egen maskin)

Överbyggnadsklass				
Serie	A ¹⁸	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Dr12	20 ¹⁹	60 ²⁰	90	120
Dr13	20 ¹⁹	100	110	120
Dv15	60	75 (80)	75 (80)	75 (80)
Dv16	60	85	85	85
Hr1	20 ^{Virhe.} Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.	80	100	110 ²¹
Hv1	60	80	80	80
Hv3	20 ²²	70	70	70
Pr1	20 ^{Virhe.} Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.	80	80	80
Tk3	60	60	60	60
Tr1	20 ¹⁹	80	80	80
Vr1	40 ²³	40	40	40
Rau 2	70	70	70	70
Dm7	70	95	95	95
Dm9	50	100	110	120

ANVÄNDNING AV DRAGFORDON PÅ SPÅR SOM HÖR TILL ÖVERBYGGNADSKLASS A

I tågtrafiken får lok i serierna Dr och Sr inte köra på sådana spår som hör till överbyggnadsklass A. Under växelarbete får lok i serierna Dr och Sr köra på sidospår med en hastighet på högst 20 km/h. Övriga dragfordon får använda järnvägarna som hör till överbyggnadsklass A med en hastighet av högst 50 km/h.

TRANSPORT AV ÖVERTUNGA VAGNAR

En vagn, vars axeltryck överskrider det största axeltrycket som anges för de specifika banavsnitten i bilaga 6, tabell 2, är för tung för banavsnittet i fråga. Villkoren för att i den östliga förbindelsetrafiken transportera vagnar med axeltryck på över 225 kN beskrivs i nedanstående text.

¹⁸För sidospåren och bangårdarnas sidospår som hör till överbyggnadsklass A, se Användningen av dragfordon på spår som hör till överbyggnadsklass A.

¹⁹ Trafikering tillåten endast på sidospåren.

²⁰ 80 km/h på banavsnitten Orivesi–Haapamäki och Haapamäki–Jyväskylä.

²¹ 100 km/h utan vagnar, antingen ensamt eller vid körning med koppellok.

²² Högsta tillåtna hastighet på spår som avviker från K30-växlarna är 20 km/h.

²³ Ensam 25 km/h.

Det är inte tillåtet att avsiktligt överskrida lasten i vagnens lasttabell. Överlast måste lossas vid första möjliga trafikplats, om lastens vikt är mer än 5 % större än den tillåtna lasten då vagnens största axeltryck är 225 kN och mer än 2 % större än den tillåtna lasten då vagnens största axeltryck är 250 kN.

Övertunga vagnar ska transporteras enligt bestämmelserna för specialtransporter. Konstruktionen på vagnens hjulpar och boggier ska kontrolleras före transporten.

Tillfällig transport av övertunga vagnar kan komma på fråga vid ett tillfälligt behov. Om tillfällig transport av övertung transport ska meddelas till järnvägens drifts- och underhållsentreprenör för att man ska kunna granska skicket på banans överbyggnad.

Överlast vid transport av vagnar i inrikestrafiken och i den västliga förbindelsetrafiken

Då vagnens största axeltryck är 225 kN får man transportera enskilda vagnar med överlast med högst följande hastigheter:

Överbyggnadsklass	Axeltryck högst kN	Hastighet km/h
A	225 ²⁴	20 ²⁴
B1	235	35
B2	235	50
C1, C2, D	235	80

Transport av vagnar med ett axeltryck som överstiger 225 kN i den östliga förbindelsetrafiken på banavsnitt som hör till överbyggnadsklasserna C och D och på vilka det är tillåtet att trafikera med ett axeltryck på högst 250 kN.

Det största axeltrycket är 245 kN.

Enskilda vagnar med ett axeltryck som överstiger 225 kN, men som är högst 245 kN, kan transporteras i den östliga förbindelsetrafiken med den hastighet som föreskrivs för axeltryck som överstiger 225 kN.

Den högsta hastigheten är 60 km/h.

Transport av vagnar med ett axeltryck som överstiger 225 kN i den östliga förbindelsetrafiken på banavsnitt som hör till överbyggnadsklasserna C och D och på vilka det är tillåtet att trafikera med ett axeltryck på högst 225 kN

a) Axeltryck över 225 kN, men högst 235 kN

Den högsta hastigheten är 60 km/h.

Det största axeltrycket är 235 kN.

²⁴ På järnvägar och sidospår som hör till överbyggnadsklass A får man med hastigheten 20 km/h endast tillfälligt transportera enskilda övertunga vagnar, vars axeltryck överstiger 200 kN, men är högst 225 kN. På järnvägar och sidospår som hör till överbyggnadsklass A är det förbjudet att trafikera med ett axeltryck som överstiger 225 kN.

Enskilda vagnar med ett axeltryck som överstiger 225 kN, men som är högst 235 kN, kan transporteras i den östliga förbindelsetrafiken med den hastighet som föreskrivs för axeltryck som är högst 225 kN.

b) Axeltryck över 235 kN

Om en vagns axeltryck överskrider 235 kN i den östliga förbindelsetrafiken, utfärdar Trafikverkets Bantrafikcentral transporttillstånd för axeltryck på högst 245 kN på nedan uppräknade banavsnitt: På övriga banavsnitt måste man ansöka om tillstånd av Trafikverkets avdelning Trafiktjänster. Vagnarna ska transporteras som specialtransport med den hastighet som fastställts i tillståndet.

Kerava–Sköldvik
Tampere–Seinäjoki
Lielähti–Kokemäki
Kokemäki–Harjavalta
Kokemäki–Rauma
Seinäjoki–Oulu
Kokkola–Ykspihlaja
Tuomioja–Raahe
Raahe–Rautaruukki
Riihimäki–Hakosilta
Kouvola–Kotka
Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo
Juurikorpi–Hamina
Luumäki–Joensuu
Imatra tavana–Imatrankoski-rajaa
Niirala-rajaa–Säkäniemi
Joensuu–Uimaharju
Kouvola–Pieksämäki
Pieksämäki–Kontiomäki
Pieksämäki–Joensuu
Siilinjärvi–Viinijärvi
Iisalmi–Ylivieska
Oulu–Laurila
Laurila–Tornio
Tornio–Röyttä
Oulu–Kontiomäki
Kontiomäki–Vartius-rajaa

Transport av vagnar med ett axeltryck över 225 kN i den östliga förbindelsetrafiken på ett banavsnitt som hör till överbyggnadsklass B

I den östliga förbindelsetrafiken kan enskilda vagnar med ett axeltryck på högst 235 kN tillfälligt transporteras som specialtransport på banavsnitt som hör till överbyggnadsklass B1 med en hastighet av 35 km/h och på banavsnitt som hör till överbyggnadsklass B2 med en hastighet av 50 km/h. Tillstånd ska sökas av Trafikverkets Bantrafikcentral.

Transport av vagnar med ett axeltryck över 225 kN i den östliga förbindelsetrafiken på spår och växlar med rälsvikten K30 och K33.

I den östliga förbindelsetrafiken är det förbjudet att transportera vagnar med axeltryck som överstiger 225 kN på spår och växlar med rälsvikten K30 och K33.

TRANSPORT AV VAGNAR ENLIGT DEN RYSKA STANDARDEN (I DEN ÖSTLIGA FÖRBINDELSETRAFIKEN)

Om tåget har minst en godsvagn enligt den ryska standarden, är dess högsta hastighet på sidospåren till följande järnvägstrafikplatser eller till någon del av dem 20 km/h.

Helsinki-Turku satama
Kauniainen

Toijala-Valkeakoski
—

Huopalahti-Vantaankoski
—

Tampere-Seinäjoki
Ylöjärvi
Parkano

Hyvinkää-Karjaa
—

Ratikylä
Peräseinäjoki
Seinäjoki asema
Seinäjoki tavara

Karjaa-Hanko
Hanko

Lielahiti-Kokemäki
—

Turku-Uusikaupunki
—

Kokemäki-Pori
Pori

Uusikaupunki-Hangonsaari
—

Pori-Mäntyluoto
Pori
Mäntyluoto

Raisio-Naantali
—

Mäntyluoto-Tahkoluoto
Mäntyluoto

Helsinki-Riihimäki
—

Kokemäki-Rauma
—

Kerava-Hakosilta
—

Kiukainen-Säkylä
—

Kerava-Sköldvik
—

Niinisalo-Parkano-Kihniö
Parkano

Kerava-Vuosaari
—

Seinäjoki-Vaasa
Seinäjoki asema
Seinäjoki tavara

Riihimäki-Tampere
—

Seinäjoki-Kaskinen
Seinäjoki asema
Seinäjoki tavara
Kaskinen

Toijala-Turku
—

Seinäjäki–Oulu

Seinäjäki asema

Seinäjäki tavara

Lapua

Jepua

Pännäinen

Kälviä

Kannus

Eskola

Sievi

Ylivieska

Oulainen

Kilpua

Vihanti

Tuomioja

Oulu tavara

Pännäinen–Pietarsaari

Pännäinen

Pietarsaari

Tuomioja–Raahe

—

Riihimäki–Kouvola

—

Kouvola–Kuusankoski

Kuusankoski

Lahti–Heinola

Heinola

Lahti–Loviisan satama

—

Kouvola–Kotka

Kymi

Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo

—

Juurikorpi–Hamina

—

Kouvola–Joensuu

Joensuu Peltola

Joensuu asema

Luumäki–Vainikkala–raja

—

Imatra tavara–Imatrankoski–raja

—

Niirala–raja–Säkäniemi

Tohmajärvi

Joensuu–Ilomantsi

Joensuu Peltola

Joensuu asema

Joensuu–Nurmes

Joensuu Peltola

Joensuu asema

Nurmes–Kontiomäki

Valtimo

Vuokatti

Kouvola–Pieksämäki

Pieksämäki asema

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavara

Mynttilä–Ristiina

Ristiina

Pieksämäki–Kontiomäki

Pieksämäki asema

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavara

Haapakoski

Markkala

Suonenjoki

Salminen

Kurkimäki

Kuopio asema

Kuopio tavara

Murtomäki

Pieksämäki–Joensuu

Pieksämäki asema

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavara

Varkaus

Heinävesi

Joensuu asema

Joensuu Peltola

Murtomäki–Talvivaara

Murtomäki

Varkaus–Kommila

Varkaus

Kommila

Tornio–Kolari

Pello

Huutokoski–Savonlinna

—

Laurila–Kemijärvi

Rovaniemi

Kemijärvi

Savonlinna–Parikkala

Kerimäki

Punkaharju

Kemijärvi–Isokylä

Kemijärvi

Siilinjärvi–Viinijärvi

—

Oulu–Kontiomäki

Paltamo

Oulu tavana

Tampere–Jyväskylä

—

Kontiomäki–Ämmänsaari

Hyrynsalmi

Pesiökylä

Ämmänsaari

Orivesi–Seinäjoki

Vilppula

Ähtäri

Alavus

Kontiomäki–Vartius-rajaa

—

Vilppula–Mänttä

Vilppula

Haapamäki–Jyväskylä

Keuruu

Jyväskylä–Pieksämäki

Pieksämäki asema

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavana

Jyväskylä–Äänekoski

—

Äänekoski–Haapajärvi

Haapajärvi

Iisalmi–Ylivieska

Pyhäsalmi

Haapajärvi

Pyhäkumpu erkanemisvaihte-**Pyhäkumpu**

—

Oulu–Laurila

Oulu tavana

Laurila–Tornio-rajaa

—

Övervakning av rullande materiel

Övervakningsanordningar för rullande materiel

Övervakningsanordningarna för rullande materiel som finns i bannätet framgår av bild 1.

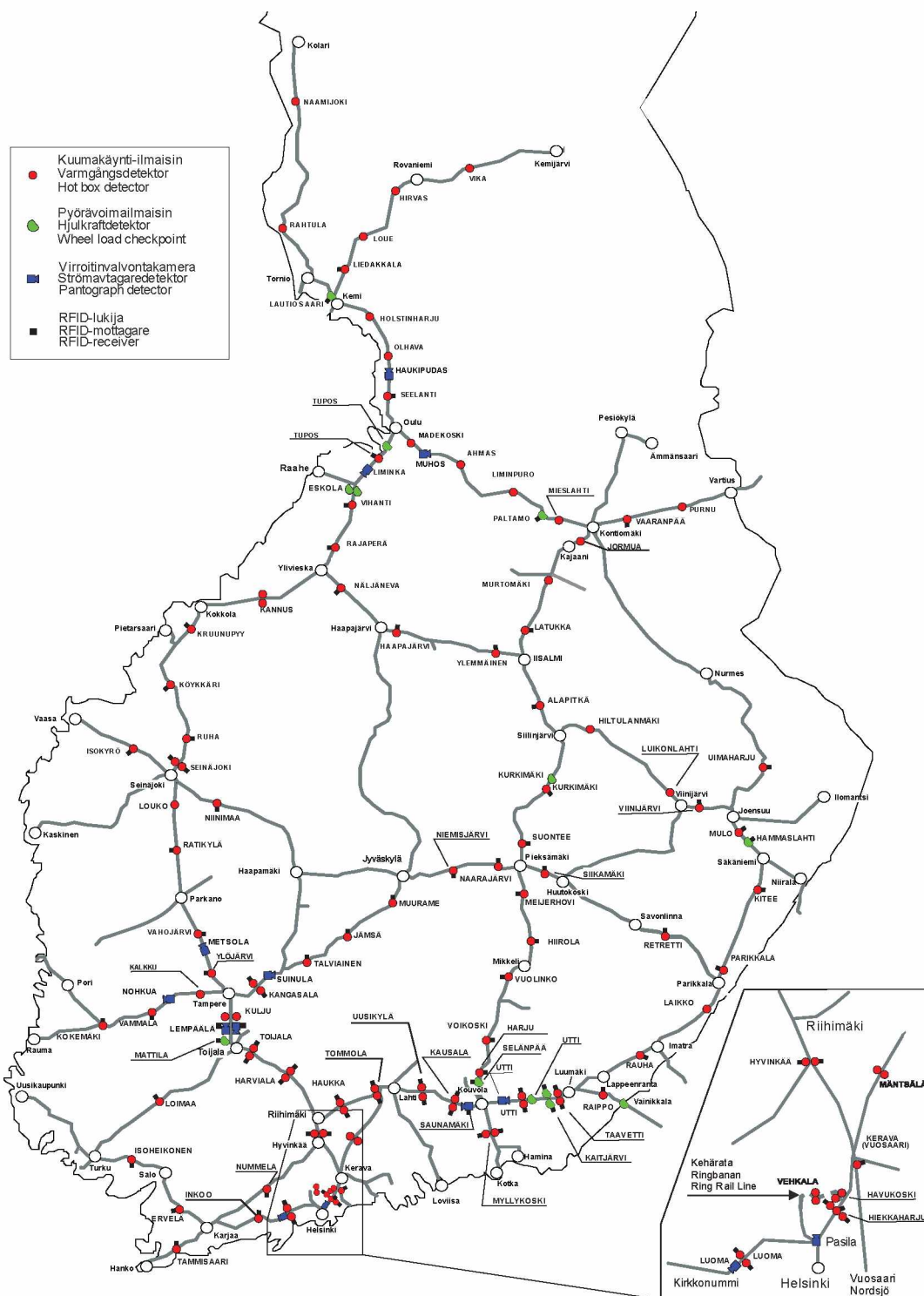


Bild 1. Övervakningsanordningar för rullande materiel

Vad som bör beaktas i fråga om hjulplattor

Passerande tåg ska granskas för hjulfel, överhettade lager eller bromsar, en ojämnt fördelad eller rörlig last och övriga riskfaktorer. Alltid då det finns tillgänglig personal ska bägge sidorna av tåget granskas. Om man upptäcker något avvikande, ska felet eller bristen omedelbart repareras eller materielen kopplas från tåget. Man ska emellertid sträva efter att transportera materiel med hjulfel i samma tåg fram till närmaste järnvägsdepå, om detta inte orsakar direkt fara eller skada, och meddela de upptäckta felen till den som ansvarar för fordonsenhetens underhåll.

Hjulens skick kan kontrolleras både med manuella och automatiska mätinstrument. Vid kontrollen går man till väga på följande sätt:

- I. Om man upptäcker en eventuell hjulplatta i tåget, ska hackets längd mätas då tåget nästa gång stannar. Det är tillåtet att framföra materiel med hjulplatta en längre väg än detta om följande villkor uppfylls:
 - a) Om hackets längd är högst 45 mm, vidtas inga direkta åtgärder.
 - b) Om hackets längd är 46–60 mm och utomhustemperaturen är under -10°C , är den högsta hastigheten 10 km/h. Då temperaturen är $\geq -10^{\circ}\text{C}$ råder inga hastighetsbegränsningar, men man ska ändå undvika hastighetsområdet 20–45 km/h. Hjulparet ska bytas ut vid följande järnvägsdepå.
 - c) Om hackets längd är 61–80 mm långt är den högsta hastigheten 10 km/h. Hjulparet ska bytas ut vid följande järnvägsdepå.
 - d) Om hackets eller hackens längd sammanlagt överstiger 80 mm, ska hjulparet bytas ut på den trafikplats där hacket uppmäts.
 - e) Om hackets längd är över 45 mm i en övertung vagn, ska man försöka lätta vagnen på närmaste trafikplats eller så ska den transporteras med en hastighet av högst 10 km/h till närmaste järnvägsdepå.
- II. Gränsvärdena Q_{imp} för den dynamiska slagkraft som uppstår då hjulet träffar rälen framgår av tabellen nedan. Denna kraft orsakas i allmänhet av fel i hjulets löpyta, såsom hack, skrovligheter eller hjulets ovalisering. Den dynamiska kraften f_{dyn} anger hjulens kraftvariation i en olastad vagn.

Kraften mäts med hjulkraftsdetektorer, vars placering framgår av bild 1

Typ av meddelande	Nivå	Gränsvärde	Åtgärder
Dynamisk kraft Q_{imp}	Q5	> 500 kN	Kopplas från tåget; tillåten hastighet 50 fram till fränkopplandet
	Q4	> 450 kN	tillåten hastighet 50 genast efter meddelandet. Hjulparet repareras före följande lastning.
	Q3	> 350 kN	Ingen hastighetsbegränsning, repareras före följande lastning. Om samma enhet efter följande lastning orsakar minst ett Q3-alarm, vidtas åtgärderna som krävs för Q4.
	Q2	> 300 kN	Repareras senast vid följande depå.
	Q1	> 250 kN	Den som ansvarar för underhållet kan tidsplanera reparationen
Dynamisk koefficient f_{dyn}	f3	> 800 %	Repareras före följande lastning. Om samma enhet efter följande lastning orsakar minst ett f3-alarm, vidtas åtgärderna som krävs för Q4.
	f2	> 600 %	Repareras senast vid följande depå.
	f1	> 400 %	Den som sköter underhållet kan tidsplanera reparationen



Trafikverket

ISSN-L 1798-8276
ISSN 1798-8284
ISBN 978-952-255-384-3
www.liikennevirasto.fi
